
UNIVERSITY OF VIRGINIA
1819

VRACHTRECHT DER RIJNVAART

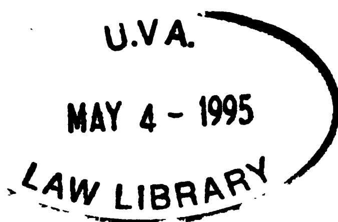
EENE TOELICHTING TOT DE GEDEPONEERDE ROTTERDAMSCHE RIJNVAARTCONDITIËN

DOOR

Mr. W. A. C. VAN DAM

EERE-VOORZITTER VAN DEN ALGEMEENEN RIJNSCHIPPERSBOND





D. BROUWER & ZONEN - ROTTERDAM - 1917

1228

VRACHTRECHT DER RIJNVAART

Ontbreekt bij een vonnis de vermelding van de plaats waar het in de periodieke verzamelingen te vinden is, dan is het niet gepubliceerd.

INLEIDING.

In het 1ste Boek van het Wetboek van Koophandel, 5den Titel, 3de Afdeeling, met als opschrift: Van voerlieden en van schippers, rivieren en binnenwateren bevarende, in het geheele 2de Boek van dat Wetboek waarvan de titel luidt: Van de regten en verpligtingen uit scheepvaart voortspruitende, en in twee Koninklijke Besluiten zijn de wettelijke bepalingen vervat, die ons scheepvaartrecht beheerschen.

Deze regeling, stammende uit den tijd van het eerste Koningschap over Holland en wortelende in veel jonger dagen, was van den aanvang af onvolledig, was op Franschen bodem gekweekt en miskende den Nederlandschen toestand op binnenscheepvaartgebied. Deze regeling is thans bovendien verouderd door het ontstaan van gansch andere maatschappelijke en verkeerstoestanden. Zij moet thans een wedergeboorte nabij zijn.

De wet stamt uit den tijd der trekschuiten, toen stoom- en motorvaart nog onbekend waren, van telefoon noch telegraaf gedroomd werd en de houten zeeschepen, voor Rotterdam bestemd, het Goereesche Gat binnenvielen en over Dordrecht en de Oude Maas of door het Spui dan wel langs den Noord hunne bestemming bereikten.

De wet bleef ongewijzigd als zij was, bleef tot heden op scheepvaartgebied de regelen geven voor

den toestand, zooals deze was tijdens de Republiek. Is het wonder, dat eene hernieuwing moet komen?

De noodzakelijkheid dezer nieuwe regeling drong reeds lang tot de Regeering door. Een ontwerp van wet tot herziening van het scheepvaartrecht is in het jaar 1907 ter overweging bij den Raad van State aanhangig gemaakt. Het laat zich echter aanzien, dat geruime tijd verloopen moet aleer deze herziening haar beslag zal krijgen.

Maar dan nog zal de binnenscheepvaart daarmede niet gebaat zijn.

Onder binnen(scheep)vaart is te verstaan alle vaart in tegenstelling tot de zeevaart, door welke landen en volken de binnenscheepvaartwegen dus ook al kronkelen.

Deze binnenvaart is thans wettelijk te onderscheiden in binnenlandsche vaart, (art. 755 W. v. K.) dat is de vaart der schepen, die bij *uitsluiting* van de eene plaats naar de andere *in* Nederland verkeeren, — en in de vaart der schepen die den tuin der Hollandsche Maagd wèl verlaten: de internationale binnenvaart.

En al zoude nu de herziening in den geest van genoemd ontwerp tot stand komen, dan nog houdt de daarbij ontworpen regeling voor wat betreft het binnenscheepvaartrecht niet meer in dan een verwijzing naar het zeerecht met daarbij slechts een vage belofte van eene in zichzelf volledige regeling van het algemeene binnenscheepvaartrecht.

Het Ontwerp van Wet 1907 voldoet dus geenszins aan wat de binnenscheepvaart wenscht: eene afzonderlijke in zichzelf volledige regeling harer rechtsverhoudingen.

Volgens dat ontwerp wordt immers voorloopig de toestand van heden bestendigd:

1°. eene volledige regeling van het zeerecht;

2°. eene regeling van de internationale binnen-

scheepvaart bij één artikel, hetwelk het zeerecht „in het algemeen en naar omstandigheden" daarop toepasselijk verklaart, welk artikel is aangevuld bij de Wet van 2 Mei 1897 en de daarbij behoorende twee Koninklijke Besluiten; hierbij komt dan nog, hoewel de Wetgever het bij de redactie van het bedoelde artikel 748 Wetboek van Koophandel vergeten scheen, eene van het zeerecht afwijkende regeling door de toepasselijkheid op de internationale binnenvaart van de zes artikelen over voerlieden en schippers uit het Eerste Boek Derde Afdeeling van het Wetboek van Koophandel (art. 91—95);

3°. eene regeling omtrent de binnenlandsche vaart (schepen, die uitsluitend binnen de grenzen des Rijks blijven), door verwijzing naar het zeerecht en burgerlijk recht bij wijze van uitsluiting en aanwijzing van de toepasselijkheid der betreffende artikelen en evenals voor de internationale binnenvaart de zes artikelen der bedoelde Derde Afdeeling over voerlieden en schippers.

Mag deze jammerlijke toestand in een scheepvaartland als het onze langer bestendigd worden?

Deze gebrekkige en zijdelingsche regeling van de rechten en verplichtingen in de Rijn- en binnenscheepvaart, die onderscheid maakt in rechtspositie, voor het geval een schip al of niet de landgrens wel eens heeft gepasseerd en die bovendien voor ieder afzonderlijk geval de „omstandigheden" in aanmerking doet nemen, en naar „gewoonte en gebruik" verwijst, is ten nadeele der schipperij en uit den booze.

Allereerst is dit het geval, omdat het zeerecht niet uit zijn aard toepasselijk is op de verhoudingen in de binnenvaart, zoodat het waarschijnlijk, ja zelfs bijna zeker is, dat reeds dadelijk verschillende rechten en verplichtingen den betrokken partijen niet helder voor den geest staan.

Te zekerder moeten bezwaren rijzen waar onze zeescheepvaartwet niet is opgebouwd op eigen historischen grondslag, maar het Fransche Handelswetboek — in dien tweeslachtigen Belgischen tijd, — onzen wetgever tot voorbeeld strekte.

Geen hecht schip kan worden opgetrokken op ondeugdelijken kiel. Hoe zouden wettelijke bepalingen voor reeksen van rechtsverhoudingen toegepast kunnen worden zonder het rechtsgevoel te kwetsen, indien die bepalingen vastgelegd zijn in de wet, zonder dat ook maar één oogenblik aan de betrokken maatschappelijke verhoudingen aandacht werd geschonken?

Bijkans evenmin als die vreemde wetgever dacht onze eigen wetgever aan de internationale binnenvaart: haar bestaan werd door één artikel van enkele regels (748 W.v.K.) erkend en alsof men er geen weg mede wist, het zeerecht daarbij in het algemeen erop toepasselijk verklaard. Te roemen was er waarlijk *niets.* En hoe zijn sedert dien tijd de omstandigheden in de binnenvaart veranderd!

Droomde de wetgever ooit, dat er eens 64168 beladen schepen in één jaar Lobith zouden passeeren en nog 32600 ledige? Droomde de wetgever ooit van alle rechtshandelingen aan dit verkeer verbonden?

Naar de omstandigheden van dit verkeer wordt gewezen. Voor zoover daar reden toe is zal het zeerecht toepasselijk zijn. Wanneer is dit zoo? Rekening moet worden gehouden met het bestaan van allerlei gebruiken en gewoonten. Vaste bedingen op de charters werken bovendien het wetsbegrip tegen.

Daarom, herziening der wettelijke bepalingen en daarbij samenvatting van gebruik en vaste bedingen is noodzakelijk.

Het is wonderlijk hoe lang zoo een rechtsregeling nog blijkt mee te kunnen, juist als 't is met

die verweerde botters (waar het vuur al in zat toen zij van de werf kwamen!) die er wel varen op de Zuiderzee; botters die zoo oud zijn, dat je er doorheen ziet; geen gaaf stuk hout is er meer aan, — zoo is het ook met de rechtsregeling voor de binnenscheepvaart.

Het schijnt wonderlijk, dat belanghebbenden slechts nu en dan van hunne ontevredenheid getuigden; — de schipperij is wel lankmoedig van natuur, heeft lijdzaamheid geleerd bij het stage klappen in den wind.

Maar hoe wil een schipper, de verstooteling van de Leerplichtwet, de juiste kennis hebben van wetsbepalingen, als het zoowaar geleerde menschen voor de oogen gaat schemeren wanneer zij voor rechtsvragen op dit gebied worden geplaatst?

Heeft men in het vereenigingsleven der schipperij wel genoeg aandacht aan het vrachtrecht geschonken?

Zijn deze onderwerpen van zoo overwegend belang wellicht niet op den achtergrond gebleven, nu menschen, die het toch waarlijk goed meenen met de schipperij, deze warm hebben willen maken voor wetten tot toezicht van overheidswege op schippers en de schipperij, op nieuwbouw en onderhoud van schepen?

Welk nut werd hiervan voor de schipperij verwacht? Was te verwachten, dat de schippers er hunne instemming mede zouden betuigen? Of kon een drijven in die richting anders brengen dan scherpe verdeeldheid van meening en fel twistgeschrijf in de schippersbladen met onafwendbaar gevolg, dat lieden van elkander vervreemdden, die het toch allen wèl meenden met de schipperij?

Wat had men oneindig beter gedaan de schipperij bewustheid te geven omtrent de wijze waarop hare rechten en plichten waren geregeld!

Toezicht-wetten op schippers en scheepsbouw, op

zeewaardigheid van schepen, wilde men, maar als gij zelf oordeelen wilt of dit dringend van noode is, — zet U neer waar Maas en Waal tezamen vloeien of op den steiger te Zijpe en zie de schoone vloot van sterke, kleurige en keurige schepen, een roem voor het vaderland, een genot voor wien het te zien gegeven is; — vraag echter niet naar den rechtstoestand, waarin die schepen en ladingen verkeeren!

Onze vloot heeft in de laatste kwart eeuw hare houten en overijzerde schepen zien plaats maken voor schepen van ijzer en staal, zoo schoon als maar één land ter wereld bezit. Was op den bouw dier vloot toezicht van noode?

Als een klassificatie-bureau in Duitschland in Januari 1917 pogingen doet om tot verplichte klassificatie te noodzaken, dan springt de voorzitter van de Centrale Vereeniging voor Binnenscheepvaart in Duitschland, eer het veertien dagen later is, in de bres: deze Geheime Regeeringsraad en professor wijst op het onnoodige van wat het klassificatie-bureau wenscht, vindt geen redenen waarom in den bestaanden toestand moet worden ingegrepen en waarschuwt aldus tijdig de schipperij.

In Nederland heeft het Bestuur eener groote schippersvereeniging de schippers zelf klassificatie en toezicht laten vragen, en zich zoodoende veel moeilijkheden op den hals gehaald.

Wie vraagt zelf aan banden te worden gelegd? Is het zoover met de schipperij, dat zij evenals een krankzinnige zich zoo weinig vertrouwt, dat zij zelf om een curator of een voogd gaat vragen? Als anderen U onder voogdij willen stellen is het tijd genoeg: waarlijk de Regeering zal geen oogenblik aarzelen toezicht op de binnenscheepvaart in het leven te roepen, als dat in het algemeen noodig is. Aan

wat dan zal geschieden, past het in het belang van de schipperij iedere medewerking te verleenen. Maar van nood is nu geen sprake, noch is thans toezicht noodig en niet eenmaal gewenscht.

Laat nu toch de wetgever de vrije ontwikkeling laten aan wat levenskracht getoond heeft, en laten geen menschen, die het goed meenen met de schipperij, dwingende voorschriften voor het bedrijf met strafbepaling voorstaan.

In plaats van het Nederlandsche varensvolk zijn bedrijfsvrijheid te ontnemen, deden zij beter mede te arbeiden om dit stoere deel der natie te geven datgene, waarop het recht heeft: een goede wet voor zijne privaatrechtelijke verhoudingen.

Alleen in dit opzicht moet de toestand van nu veranderen.

Moge die arbeid met verstand en met liefde worden volbracht; harteloos was de wetgever toch reeds te lang voor de binnenschipperij.

Een in zichzelf volledige regeling moet komen voor de binnenscheepvaart, de vaart waaronder dan zal moeten worden verstaan alle vaart in Nederland zelf en verder van de uitertonnen af tot diep in Duitschland en door België naar Frankrijk. Alle vaart dus die een binnenschip (in tegenstelling tot een zeeschip) uitoefent, het binnenschip moge ook al eens buiten de uitertonnen komen.

De scheepvaart wordt gebaat, wanneer door die regeling allen die er bij betrokken zijn, een juist begrip krijgen van rechten en verplichtingen. Dit is juist thans in het algemeen nòch met de ontvangers, nòch met de scheepsbevrachters, nòch met de schippers het geval. Een juiste kennis der rechtsverhoudingen zal alleen verkregen worden door eene wet, die deze verhoudingen tot in bijzonderheden regelt.

Een dwingend karakter aan vele bepalingen te

geven, zal daarbij noodig zijn, hoezeer ook anderzijds rekening dient gehouden te worden met de belangen van het vrije verkeer, zoodat geen bepalingen vastgezet mogen worden, die, voor het oogenblik wellicht noodig, op den duur eene belemmering zouden worden voor de verhoudingen bij het scheepsvervoer.

Eene regeling tot in vele bijzonderheden zal noodig zijn met het oog op de ontwikkeling van de betrokken partijen en het tegengaan van de reeksen wisselende bijbepalingen, die thans in de schriftelijke overeenkomst plegen te worden opgenomen.

Als Adriaan Verwer (Nederlants See-Rechten, 3e dr. Amsterdam 1730 blz. 64,) een paar eeuwen geleden aan de Overheid wettelijke bepalingen vraagt omtrent distantie-vracht, zegt hij geen dwingend recht te wenschen, maar een gebod van de Overheid, een wettelijke bepaling die gelden zal voor het geval partijen niet uitdrukkelijk op dat punt overeenkwamen:

„Partijen bleven doch bij de vrije keure, om die „definitie voor af selve te maken naer haer believen. „Diergelijke Vaderlijke voorsorge waere noch wel in „'t een en 't ander point van de Seevaerte betamelijk „bij de Overheit ter hand te trekken; daer, de noodige „praecautie door onkunde des oprechten, en door opset „des arglistigen achterwege blijvende, partijen in de „vlamme der processen menigmalen verteert raken. „Men segt mij hier tegens wel: Partijen mogen sich „voor af praecautioneren; maer dat laet sig soo altijt „niet treffen in den menschelijken ommegang. Een „Gebod van de Overheit komt allesins beter uit."

De binnenschipperij wacht nog steeds op hulp van de Landsregeering: op een Gebod van de Overheid op menig point van de binnenvaerte.

De binnenschipperij verkeert wat het bedrijf en de leiders van dat bedrijf betreft, in andere omstandigheden dan de zeevaart; de wet zal er eene weer-

spiegeling van moeten geven, een afzonderlijke wet zal er moeten komen.

Het moge daarom verwondering baren, dat in de Memorie van Toelichting op het genoemde wetsontwerp (1907) tot herziening van ons scheepvaartrecht niet reeds dadelijk de wenschelijkheid werd betoogd, dat voor de binnenscheepvaart een afzonderlijke regeling zou moeten worden geschapen, maar dat men in stede daarvan het eenvoudig geraden achtte de uitkomsten af te wachten van het onderzoek naar den toestand van de binnenvaart, welk onderzoek de Staatscommissie voor de Binnenschipperij toen ter tijd bezig was in te stellen.

De uitkomsten van dat onderzoek waren, voor wat deze vraag betreft, reeds dadelijk te voorzien en het gevolg van dit wachten bracht ons alleen tot de misnoegdheid: niets is nog gedaan voor het samenstellen van het Wetboek voor de Binnenscheepvaart, de in zichzelf volledige afzonderlijke wettelijke regeling voor die vaart.

Intusschen, in afwachting van het tot stand komen daarvan, varen wij in de oude, overijzerde „De Vrouw Justitia" van onze betovergrootouders verder.

Artikel 748 W. v. K.

De hoeksteen en het fundament van het recht der internationale binnenvaart, van de Rijnvaart dus, waarmede wij ons in de volgende bladzijden zullen bezighouden, was van het jaar 1836, tot dat er in 1897 een aanvulling kwam, het eerste lid van art. 748, tweede Boek, 13e Titel Wetboek van Koophandel, hetwelk — als gezegd — inhoudt een algemeene voorwaardelijke verwijzing naar het zeerecht en een zinspeling op geheimzinnige reglementen, die met het vrachtrecht niets te maken hebben.

Het tot vóór 1897 eenige lid van art. 748 luidde:

„Schepen en vaartuigen welke de rivieren en binnenwateren bevaren en tevens van buiten 's lands „komen of naar buiten 's lands bestemd zijn, worden „als zeeschepen beschouwd en mitsdien zijn, in het „algemeen en naar de omstandigheden, op „dezelve toepasselijk de bepalingen in de voorgaande „titels van dit boek vervat, behoudens de reglementen en verordeningen op de vaart van zoodanige „schepen en vaartuigen wettiglijk vastgesteld".

Met een zekeren trots wijzen Mrs. C. D. Asser c. s. in hunne uitgave van het Wetboek van Koophandel met aanteekeningen (1845, blz. 273) op het bestaan van dezen 13en Titel: „Van schepen en vaartuigen, welke de rivieren en binnenwateren bevaren."

De Fransche wet, zeggen zij, bevat geene afzonderlijke bepalingen betreffende de binnenlandsche scheepvaart, (zooals dat nú ook nog niet het geval is,) maar daarentegen:

„De Nederlandsche wetgever heeft geoordeeld, „dat de vaart op onze stroomen, wadden, rivieren „en vaarten niet minder behoefte had aan bepaalde „verordeningen, dan de zeevaart, die zich tot eenige „weinige groote koopsteden uitstrekt. Van daar de „bepalingen van dezen titel, die noodwendig in verband moeten worden gebracht met de reglementaire „verordeningen, zoowel van algemeenen als van localen „aard, welke omtrent de binnenlandsche scheepvaart „bestaan."

Toegegeven mag worden, dat art. 748 W. v. K. althans een begin van regeling in zich sloot, dat daardoor althans erkend werd, dat wettelijke bepalingen van noode waren, maar hier dan ook verstomt onze prijzende mond.

Art. 748 schept immers rechterlijke willekeur.

Het geeft den rechter opdracht, de zaken der

internationale binnenvaart naar de omstandigheden (van ieder geval) te beoordeelen. Een wat uitvoeriger leidraad ware werkelijk niet overbodig geweest.

Wie zal goed kunnen oordeelen, die niet door ervaring kennis kreeg van den aard en de omstandigheden van het bedrijf? Hoe zal de rechter zich die eigen maken?

Hoort de rechter wel gaarne deskundigen? Als een zaak door de advocaten is toegelicht, komt hem dan niet, vooral op dit gebied, waar hij bijkans volledig vrij is, die voorstelling als recht en rechtvaardig voor, welke hem het schoonst werd voorgedragen?

En gebeurt het ook niet dat een rechter met terzijdestelling van wat de pleiters voor de partijen in het midden brachten, op door hem zelf gevonden gronden een vonnis velt en dan beslist, zooals dat op 2 Maart 1912 te Nijmegen gebeurde, dat een grintscheepje van 94 M^3., hetwelk sedert 1898 wettelijk in drie laaddagen moet zijn beladen, vijftien laaddagen heeft? (Weekblad van het Recht no. 9687).

De binnenscheepvaartwet zal des rechters zware verantwoordelijkheid verlichten en den schipper rechtszekerheid brengen.

Iets van een behoorlijke regeling ligt er niet in art. 748, welks redactie bovendien in verband met, of als men wil in tegenstelling tot, de scherpe definitie van art. 749, weinig fraai is en al dadelijk tot menigen rechtsstrijd aanleiding gaf. Het was dan daarbij de vraag op welke schepen nu eigenlijk het zeerecht naar omstandigheden toepasselijk is.

De stelling is herhaaldelijk verdedigd, dat de woorden van art. 748 „en tevens van buiten 's lands komen of naar buiten 's lands bestemd zijn", bedoelen de rechtsverhoudingen van die schepen en hun ladingen verschillend te regelen, al naar iedere afgelegde reis

al of niet uit of naar het buitenland ging of al naar het een binnenlandsche reis gold.

Ware er onderscheid te maken naar de bepaalde reis van het schip, zeg mij dan welk recht toepasselijk is op een rijnschip dat zoo nu en dan, zooals met rijnschepen geregeld gebeurt, een binnenlandsche reis doet.

Niet zoude in het algemeen het zeerecht toepasselijk zijn, want het schip kwam niet (op dat oogenblik) uit het buitenland noch was het (voor die reis) bestemd naar het buitenland; ook niet is het recht voor de binnenlandsche vaart (art. 749) daarop toepasselijk, want dit rijnschip is niet een schip dat bij uitsluiting in Nederland vaart.

Wetsbepalingen voor die reis van dat rijnschip zouden dus niet bestaan! Uitspraken die tot een dergelijke slotsom voeren zijn foutief. In geen geval mag men aannemen, dat de wetgever voor een bepaalde categorie van schepen geen regeling heeft gemaakt, als hij zelf, blijkens de geschiedenis, beweert een *duidelijk* onderscheid te hebben willen maken tusschen de verschillende categorieën en zoolang er nog een mogelijkheid tot logische oplossing der vraag overblijft. Een beslissing geeft het feit dat art. 748 alleen juist te verstaan blijkt, indien men dit doet in tegenstelling tot art. 749. Neem zulk een oude uitgave van het wetboek, waarin art. 748 maar één lid groot is, en waar Fruin nog geen Kon. Besluit tusschen gevoegd heeft, doch waar op dat éene lid dadelijk art. 749 volgt: gij ziet dan de tegenstelling en weet wat de wetgever wilde.

De wetgever moet bedoeld hebben, het recht voor iedere categorie schepen te regelen; men mag niet aannemen, dat de schepen, die nu eens naar het buitenland, dan weer voor het binnenland bevracht worden, buiten de regeling zijn gehouden.

Art. 748 regelt dus niet de rechtsverhouding van schepen „varende van of naar het buitenland", maar van schepen, die wel eens naar het buitenland zijn gevaren of daarheen voor de eerste maal bevracht worden, zoo besliste volkomen juist de Hooge Raad op 2 Juni 1876 (W. 3996).

Art. 1 van het Besluit van 21 Juni 1836 (Stbl. n°. 41) omtrent de scheepsbewijzen vastgesteld ter uitvoering van de voorschriften van het *toen* juist tot wet geworden Wetboek van Koophandel, vat volledig volgens de bedoeling des wetgevers de door die wet gemaakte onderscheiding samen in:

1° zeeschepen;

2° schepen en vaartuigen, welke met zeeschepen worden gelijkgesteld, en

3° schepen en vaartuigen, welke uitsluitend bestemd zijn tot de scheepvaart binnenslands.

Deze drieledige verdeeling omvat *alle* schepen.

Een ernstige fout van art. 748 is, dat het den rechter aanleiding geeft de rechtsverhoudingen der binnenvaart te bezien met het zeerecht voor oogen. De rechter neemt ten onrechte het zeerecht als uitgangspunt en wil eerst de niet-toepasselijkheid van zeerechtelijke bepalingen vastgesteld zien; zoo dan komen de bijzonderheden der binnenvaart niet tot hare waarde daar de rechter maar al te dikwijls nalaat de rechtsverhoudingen in de binnenvaart op zichzelf te beoordeelen.

ART. 748, 2e, 3e EN 4e LID EN HET KON. BESLUIT VAN 1898.

Deze regeling, waarin de bedoelde reglementen en verordeningen van geen privaatrechtelijk belang zijn, werd een weinig minder onvolmaakt door aanvulling

bij art. 1 der wet van 2 Mei 1897, Stbl. 140 toen althans voor wat betreft de vrachtovereenkomst drie belangrijke alinea's aan art. 748 werden toegevoegd:

„Voor zoover daaromtrent geene overeenkomst is „getroffen, gaat de tijd van laden en lossen in daags „nadat de schipper verklaard heeft daartoe gereed „te zijn, en worden de tijd van laden en lossen en „het bedrag van het overliggeld geregeld naar den „inhoud van het schip of vaartuig."

„Indien het cognoscement of de vrachtbrief niet „voor de geheele lading of een deel der lading houdt „aan een bepaalden persoon, en den schipper geen „nadere aanwijzing is gedaan, vervalt zijne verplig„ting tot het doen der in het voorgaande lid vermelde „verklaring, en gaat de tijd van lossen in daags na „de aankomst van het schip of vaartuig.

„Het aantal van de laad- en losdagen, het bedrag „van het overliggeld en de wijze waarop de inhoud „van het schip of vaartuig wordt bepaald, worden „vastgesteld bij algemeenen maatregel van be„stuur."

De bij de slotalinea van art. 748 W. v. K. bedoelde Algemeene Maatregel van Bestuur omtrent den laad- en lostijd kwam bij Kon. Besluit van 3 Jan. 1898 Stbl. n°. 1 tot stand:

Art. 1.

„Voor schepen en vaartuigen bedoeld in de arti„kelen 748 en 755 van het Wetboek van Koophandel „geldt, voor zoover daaromtrent geen overeenkomst „is getroffen, ten aanzien van den tijd van laden en „lossen en het bedrag van het overliggeld, het vol„gende:

A. „Het aantal laad- zoowel als het aantal los„dagen bedraagt voor schepen en vaartuigen:

„tot en met een inhoud van 125 M³. 3 achtereenvolgende werkdagen,

van meer dan	125 M^3.—	200 M^3.	4	achtereenv.	wdg.
„ „ „	200 M^3. „	275 M^3.	5	„	„
„ „ „	275 M^3. „	350 M^3.	6	„	„
„ „ „	350 M^3. „	425 M^3.	7	„	„
„ „ „	425 M^3. „	500 M^3.	8	„	„
„ „ „	500 M^3. „	600 M^3.	9	„	„
„ „ „	600 M^3. „	700 M^3.	10	„	„
„ „ „	700 M^3. „	800 M^3.	11	„	„
„ „ „	800 M^3. „	900 M^3.	12	„	„
„ „ „	900 M^3. „	1000 M^3.	13	„	„
„ „ „	1000 M^3. „	1100 M^3.	14	„	„
„ „ „	1100 M^3.		15	„	„

B. „Het overliggeld bedraagt voor elken dag, voor „de eerste honderd M^3. inhoud van het schip of vaartuig „*f* 0.06 per M^3. en voor elken M^3. inhoud daarboven „*f* 0.02^5 per M^3., met dien verstande, dat per dag „nimmer minder dan *f* 4.— verschuldigd zal zijn.

„Bij de berekening van het overliggeld worden „gedeelten van M^3. voor geheele (en wordt elke aan„gevangen dag voor een geheelen dag) berekend.

Art. 2.

„Voor de berekening van het aantal laad- en los„dagen en het bedrag van het overliggeld in het „vorige artikel bedoeld, wordt de inhoud der schepen „en vaartuigen bepaald:

„hetzij volgens het Koninklijk besluit van 28 No„vember 1894 (Stbl. n^0. 174), *houdende bepalingen „omtrent het ijken van Rijnschepen* met dien verstande, „dat uit het in den ijkbrief uitgedrukte laadvermogen „de inhoud van het schip wordt afgeleid door aan „te nemen, dat 20 centenaars laadvermogen (1000 „K.G.) een inhoud vertegenwoordigen van 1 M^3.;

„hetzij volgens het Koninklijk besluit van 30 Juli „1894 (Stbl. n^0. 141), *houdende bepalingen omtrent „meting van Rijkswege van binnenvaartuigen en de „daarvoor in rekening te brengen kosten.*

„Voor schepen en vaartuigen voorzien zoowel van „een ijkbrief als van een meetbrief, wordt de inhoud „afgeleid uit eerstgenoemd document."

De cursief gedrukte Besluiten van 1894 zijn vervallen verklaard bij art. 23 van het nieuwe op internationalen grondslag uitgevaardigde Koninklijk Besluit van 20 Juli 1899 (Stbl. n°. 164) gewijzigd op 4 April 1910 (Stbl. 94) houdende bepalingen omtrent de meting van binnenvaartuigen.

Het Besluit onderging verder wijziging bij het Kon. Besl. van 17 Aug. 1911 (Stbl. n°. 282) houdende nadere bepaling wat onder een laad-, los- of ligdag moet worden verstaan. (Zie bij Art. 3.)

Het ontstaan van deze wet van 1897, het 2e, 3e en 4e lid van art. 748 Wetboek van Koophandel en het daarbij behoorende Koninklijk Besluit, wordt begrijpelijk indien men slechts bedenken wil, dat vóór het tot stand komen daarvan binnenschepen met basalt van den Rijn naar de Zeeuwsche dijken, schepen van bijvoorbeeld 140 ton (is M^3.) als zeeschepen werden beschouwd en aldus werden geacht 15 losdagen te hebben (art. 457 W. v. K.).

Wij leefden met deze en dergelijke bepalingen nog geheel in maatschappelijke toestanden van vele eeuwen geleden.

In zijne Inleidinge tot de Hollandsche Rechts-geleerdheyt, in Loevestein — waarvan de waereld sprak, — door Hugo de Groot geschreven, staat:

't Schip ghekomen zijnde ter plaetze sijner ontladinge, moet ghelost werden binnen vijfthien dagendaer nae,...

Maar met schip werd niet bedoeld binnenschip, maar zeeschip: de termijn van vijftien dagen gold reeds voor zeeschepen vóór de Placcaten van Keizer Karel en den zonder revolutie plechtig door ons afgezworen Koning Philips.

Hoewel nu art. 16 van de Ordinancie, die de Scippers en de Coopluden met malkanderen begheren van Scip-recht tot Amsterdam, reeds voor de schepen, die van Hamburg kwamen, den termijn tot acht dagen had beperkt, werd in 1826 het voorstel van den heer Hooft om den laad- en lostijd van schepen op de binnenwateren varende op 8 dagen te stellen, niettemin verworpen.

Zoo was dan nu voor de internationale binnenvaart de laad- en lostijd vijftien dagen: een zelfde termijn dus als voor schepen komende van Mauritius of Tasmanië.

Deze wettelijke termijn was van den dag van het in werking treden van het Wetboek van Koophandel af in strijd met den toenmaligen toestand en moest wel veranderen.

Dat het nog zoo lang heeft kunnen duren eer verandering kwam, ligt in den aard van het bedrijf en in den aard van den schipper, die het vereenigingsleven tegenwerken. Het ligt tevens aan het ontbreken van het gevoel van saamhoorigheid bij de schipperij. Van invloed was ook de omstandigheid dat van dezen wettelijken laadtermijn door den flinken, vooruitstrevenden schipper bij overeenkomst verkorting werd bedongen. Toen ten slotte in de laatste vijf en twintig jaar der vorige eeuw de Europeesche oeconomische toestand gunstig werd voor den rijnschipper, was het pleit beslecht. Aan het einde der vorige eeuw waren die vijftien dagen volslagen ondragelijk geworden voor de schipperij; het was toen vooral Schuttevaêr, dat met aller medewerking dezen ouden nooit voor de binnenvaart bestemden rechtsregel heeft doen opruimen. Het was toen de wil der schipperij verandering te krijgen. Met kracht werd de zaak ditmaal aangepakt en aan dien aandrang *moest* gehoor gegeven worden; de wet van 1897 kwam tot stand.

Deze wet bracht door het gevolgde Koninklijk Besluit (behoudens den laadtijd van kleinere schepen uitdrukkelijk gehandhaafd voor de rijnbevrachting bij art. 4 der Rijnvaartconditiën, zoodat een en ander dat volgt, ook voor het onderwerp van deze toelichting in het bijzonder van toepassing is) met uitgewerkte laad- en losdagenregeling, groote verbetering. Laad- en losdagen gaan in daags na de aanmelding tot laad- of losgereed zijn, en bij ladingen aan order daags na aankomst van het schip ter bestemmingsplaats. Een vaste maatstaf voor den tijd van laden en lossen en het bedrag van het overliggeld wordt gevonden in de grootte, d. w. z. het laadvermogen volgens den meetbrief van het schip, en wel onafhankelijk van de vervoerde lading. Eenheid dus van laad- en lostijd voor gansch het land en voor alle soorten binnenschepen. Naar een vasten maatstaf wordt ook de geldelijke vergoeding geregeld. In afwijking van art. 457 W. v. K. wordt niet meer van nalatigen gesproken, maar is overschrijding van den laad- of lostermijn voldoende om den schipper overliggeld te doen toekomen.

Dit recht op overliggeld is niet afhankelijk gemaakt van nalatigheid van den bevrachter, zoodat de bevrachter, onverschillig wat de oorzaak van het niet in de laaddagen beladen van het betrokken schip is, gehouden is overliggeld te betalen en de bevrachter zich inzonderheid niet op overmacht kan beroepen.

Een aangevangen dag telt voor een geheelen dag. De Zondagen in de laad- of losdagen tellen niet mee; het aantal laad- en losdagen is immers volgens den algemeenen maatregel van bestuur van 3 Januari 1898 onder A. naar de grootte van het betrokken schip een zeker aantal „achtereenvolgende werkdagen".

De Zondagen tijdens de overligdagen, (als de be-

vrachter dus eenvoudig naliet om in de laaddagen te laden), tellen wel mede voor de vergoeding, daar het overliggeld onder B in het meermalen genoemde Kon. Besluit niet over „werkdagen" maar over „dagen" wordt berekend, zoodat indien de laaddagen op Zaterdag eindigen, alsdan Zondag de eerste door den bevrachter te vergoeden overligdag is.

Tellen de Zondagen in de laaddagen in het algemeen niet mede, dit lijdt uitzondering wanneer de schipper toestaat — dus overeenkomt — om op Zondag te laden. In dit geval telt deze dag mede als laaddag. Het ware echter wenschelijk, dat in het Koninklijk Besluit eene uitdrukkelijke bepaling kwam, dat de Zondag, waarop wordt geladen of ten behoeve der belading wordt verhaald of andere voor beladen of lossen noodige werkzaamheden worden verricht, als laad- of losdag geldt, opdat niet meer op den schipper de bewijslast der nadere overeenkomst ruste.

Hetzelfde behoorde bepaald te worden ten opzichte van het laden op den dag van het sluiten der overeenkomst of het lossen op den dag van aankomst.

Wordt er geladen of gelost op den dag van het sluiten der overeenkomst of op den dag van aankomst, dan mag immers worden aangenomen dat dit een stilzwijgende overeenkomst vormt; door dit laden of lossen is van den eersten laad- of losdag gebruik gemaakt.

Naast de toe te juichen rechtszekerheid, die de regeling van 1897 gaf, ligt in het feit, dat de lostijd en de laadtijd voor een bepaald schip altijd even lang zijn, eene onjuistheid. Een schip wordt immers dikwijls vervracht om met veel kleineren last, dan het laden kan, te varen. Door lagen waterstand kan een schip somwijlen slechts 100 instede van 200 last (last is gewicht van 2000 K.G.) vervoeren. Het wordt dus aangenomen voor 100 last en behoorde alsdan laad-

tijd en lostijd te hebben, zooals deze bepaald is voor een schip van 100 last. Zoo is terecht, in overeenstemming met de feiten, art. 18 van de Algemeene Antwerpsche Bevrachtingsvoorwaarden en § 29 van het Binnenschiffahrtsgesetz. Wordt een schip van 200 last, met slechts 100 last bevracht, niet in den laadtijd voor een schip van 100 last (4 werkdagen) beladen, dan behoort over den vijfden dag overliggeld betaald te worden en moet de liggeldvergoeding over de 200 last, die het schip groot is (meetbrief van 400 M^3.), betaald worden. Dat de vergoeding berekend moet worden over de grootte van het schip volgens meetbrief, volgt uit het feit, dat men over het geheele schip beschikt en dit schip niet intijds belaadde.

Bij wijziging van het Koninklijk Besluit behoorde er dus bij geregeld te worden, dat het aantal laaddagen berekend moet worden naar het overeengekomen, althans ingeladen kwantum, in kilogrammen uitgedrukt.

Dit is vooralsnog een der redelijke wijzigingen, die de toekomst brengen zal.

Karakter van het Overliggeld.

Het karakter van het bij Koninklijk Besluit vastgestelde overliggeld wordt maar al te dikwijls misverstaan. Het is een bij wettelijke bepaling vastgestelde vergoeding, verschuldigd wegens het niet in den overeengekomen tijd laden of lossen van een schip. Het overliggeld wordt dus verschuldigd als de belader niet aan zijne normale verplichting voldoet en moet, wat het bedrag daarvan betreft, voor den schipper eene behoorlijke schadeloosstelling inhouden wegens dit langer gebruik van het schip en des schippers werkkracht.

Wordt de prijs der vracht per reis en die per dag (liggeld) bepaald door vraag en aanbod, het bedrag

van het wettelijk overliggeld behoort door het karakter daarvan eene in alle omstandigheden volledig toereikende vergoeding te zijn, het behoort dus een bedrag te zijn boven hetgeen normaal door den schipper kan worden bedongen.

Zoodra dan ook de schipperij gedurende eenigen tijd het bedrag van het overliggeld voor ligwerk in de havens kan bedingen, is dit het teeken, dat hetzelve onvoldoende is geworden en dat de wettelijke norm moet worden verhoogd.

Ondertusschen rust er geene verplichting op den schipper zijn schip tegen vergoeding van het wettelijke overliggeld in overlaad- of overlosdagen te laten blijven liggen.

ONTSTAAN DER RIJNVAARTCONDITIËN.

Hoewel de Wet van 1897 en het Koninklijk Besluit den schippers wel niets meer brachten dan wat billijk was en hun voor het deel der rechtsverhouding tot beladers en ontvangers niet anders gaven dan een dringend noodige regeling, was deze wetswijziging toch gansch tegen den wensch van de expediteurs te Rotterdam. Het was dan ook aanleiding voor de voornaamste expediteurs, bevrachters en transportondernemers in die plaats om in Januari van het jaar 1898 een stel „Conditiën waarop schepen zullen worden „aangenomen voor het vervoer van goederen langs „de rivieren van Rotterdam en omgekeerd" vast te stellen en te publiceeren met de mededeeling, dat dezelve ter Griffie van de Arrondissements-Rechtbank te Rotterdam zouden worden gedeponeerd, terwijl tevens werd verklaard, dat verder alleen op die „Conditiën" vervoerovereenkomsten met schippers zouden worden afgesloten.

Aan dit optreden van bevrachterszijde danken de tegenwoordige rijnvaartconditiën haar bestaan. Zij

wijken echter belangrijk af van de voorwaarden zooals de bevrachters dezelve hadden vastgesteld. Verwondering hierover is verre van ons, daar bij de transportondernemers-voorwaarden in die mate meer gelet was op de belangen van de zijde der verzenders, dan op die der schippers, dat zij van stonde aan onaannemelijk werden geacht door deze laatsten en men er zelfs van bevrachterszijde verre van algemeen gunstig over hoorde oordeelen.

In het Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam over 1898 (blz. 24) wordt volmondig erkend, dat de bevrachtingsconditiën zéér eenzijdig waren opgemaakt en dat de protesten van schipperszijde volkomen begrijpelijk waren.

Is het wonder, dat het bekend worden van genoemden door de bevrachters genomen maatregel zóó groote beroering teweeg bracht, dat de schippers te Rotterdam, op dat oogenblik niet georganiseerd, zich aaneensloten en weigerden scheepsruimte ter beschikking te stellen? De Rotterdamsche schippersstaking van 1898.

In stampvolle vergaderingen, begin Februari 1898 gehouden, onder leiding van een voorman, die lezen noch schrijven kon, maar bij zijne welbespraaktheid schoone gelijkenissen gaf, behandelden de rijnschippers de voorwaarden der bevrachters.

Deze besprekingen hadden tot resultaat, dat de schippers op den grondslag der hun voorgelegde conditiën andere voorwaarden vaststelden. Zij noemden deze: „Rotterdamsche Rijnvaartconditiën" en eischten thans hunnerzijds onderteekening door de bevrachters, expediteurs, enz., van deze door hen vastgestelde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën, ten bewijze, dat de verzenders er hunne goedkeuring aan hechtten. Daardoor zouden deze bepalingen voortaan een deel der gesloten vrachtovereenkomst vormen.

Partijen kwamen tot onderhandelingen met het ge-

volg, dat, toen in de van schipperszijde gestelde conditiën eenige wijzigingen waren aangebracht, een vijftigtal bevrachters en expediteurs te Rotterdam bereid bleek deze „Rijnvaartconditiën" op te nemen in de overeenkomst van bevrachting, waarvan de schriftuur zonder uitzondering wordt genoemd charter.

De staking was hiermede afgeloopen; begin Maart 1898 kwam weder scheepsruimte beschikbaar.

Door den heer Iman de Jonge, die een aanmerkelijk aandeel had in de gebeurtenissen uit die bewogen tijden, — Iman de Geweldige, — is er de geschiedenis van te boek gesteld: De Strijd en de Zegepraal der Rijnschippers in het voorjaar van 1898, uitgegeven onder aanhaling van Malcolm's woord:

„Te lang waar 't nacht, als nooit de morgen gloorde".

Op 12 Maart 1898 werden de conditiën ter Griffie van de Arrondissements-Rechtbank te Rotterdam gedeponeerd, met bepaling dat zij zullen worden aangehaald als „Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën".

Het was der partijen bedoeling, dat deze conditiën zouden worden beschouwd, ook al vermeldden partijen haar niet in de schriftuur harer overeenkomst, als een bestendig deel daarvan.

De wijze waarop zij tot stand waren gekomen, meende men, gaf haar deze waarde: zij vormden ten tijde van haar ontstaan eene overeenkomst tusschen „de" schipperij en „de" verschepers te Rotterdam en de contrôle op de naleving ervan is toevertrouwd aan het Bestuur van den Algemeenen Rijnschippersbond, dat daartoe ter Beurze aanwezig is.

De Rijnvaartconditiën waren uitvloeisel van een compromis waardoor de bepalingen meer algemeene waarde kregen. Geheel anders is het bijvoorbeeld met de Sleepvoorwaarden der Vereeniging van sleepbooteigenaren, waaraan, als eenzijdig door de be-

langhebbende reeders in het leven geroepen, geen algemeene geldigheid kan worden toegekend, zoodat zij alleen dàn een onderdeel der sleepovereenkomst zullen vormen, wanneer hare toepasselijkheid voor dat geval uitdrukkelijk is overeengekomen.

Toch zal de Rechter ook de Rijnvaartconditiën, wanneer in de be- en vervrachtingsovereenkomst hare toepasselijkheid niet werd bedongen, evenmin tusschen partijen bindend achten, althans niet wanneer die partijen niet zijn éénerzijds een der 50 expediteurs en anderzijds een der rijnschippers uit het jaar 1898.

Het zal dus zaak zijn de toepasselijkheid der Conditiën steeds „op" de chertepartij te vermelden. —

Vóór de artikelsgewijze behandeling van de Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën, moge eerst volgen zoowel de thans geldende tekst, als die van het oorspronkelijke ontwerp der bevrachters, vastgesteld in eene vergadering, geleid door den Heer A. Plate, destijds voorzitter der Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam. Hetgeen in beide teksten n i e t overeenstemt, is gespatieerd.

Wanneer bij de verdere bespreking is bedoeld het ontwerp der bevrachters, zal daar steeds bijgevoegd worden, K(amer) v(an) K(oophandel), terwijl de thans geldende conditiën bij verkorting zullen genoemd worden: Rijnvaartconditiën.

Zoowel de schipperij als de beladers zijn zich bij het tot stand komen dezer voorwaarden bewust geweest, dat zij niet alles konden regelen en dat dan ook verder de be- en vervrachtingsovereenkomst te goeder trouw moet worden uitgevoerd. Zij weten, dat eene overeenkomst niet alleen bindt tot datgene, wat bij het tot stand komen daarvan is bepaald, maar tot alles wat de aard van de gesloten overeenkomst, wat de billijkheid en wat het gebruik medebrengen.

Waar noch nauwgezette en eerbiedwaardige amb-

tenaren over deze artikelen hebben gepeinsd, noch Kamerleden het hunne bijdroegen dezen tekst te vervolmaken, maar waar hij is tot stand gekomen door overleg van expediteurs en schippers, zal dit uit het samenstel der bepalingen blijken en zal het vooral noodig zijn te onderzoeken, welke beteekenis de woorden hebben volgens de bedoeling van partijen. Goede trouw eischt, dat de gesloten overeenkomst worde uitgelegd volgens de duidelijke beteekenis der gebezigde woorden naar het begrip van partijen en volgens de bedoeling der partijen, — eene bedoeling, duidelijk voor een ieder, die den handel en wandel dezer mannen van de scheepvaart kent.

Naast de waarde, die deze condities als regeling voor de partijen hebben, leveren zij door haar bestaan het bewijs, dat de Overheid de wettelijke belangen van partijen verwaarloosde. Deze uit nood geboren regeling vormt den overgang van den tijd van verwarring in 1836 tot de komende Binnenscheepvaartwet.

Belanghebbenden, opstellers der Rijnvaartconditiën, zijn bij het bepalen hunner rechtsverhouding niet begonnen met het begin: het sluiten der overeenkomst, om vervolgens ook de verdere punten te regelen volgens de rij der feitelijke handelingen, — integendeel, de nummers kwamen in volgorde als scherven uit Odusseus' helm.

In de toelichting wordt de koers, die de veertien artikelen nemen, getrouwelijk nagevaren: het bestek moet dus worden gemaakt met raadpleging der inhoudsopgave.

Deze toelichting moge den mannen uit het scheepvaartbedrijf tot dadelijk nut strekken; de geleerde moge er stof vinden voor zijne theoretische beschouwingen; de wetgever moge er uit ervaren, dat er hier een maar al te onbekende reeks van rechtshandelingen met eenen eigen aard wacht op regeling.

Gedeponeerde
Rotterdamsche Rijnvaartconditiën, waarop vrachten worden aangenomen voor het vervoer langs de rivieren van Rotterdam naar het buitenland en omgekeerd.

Artikel 1.

De schipper die aangenomen is om uit een bepaald zeeschip te laden, is verplicht langs zijde van dat schip aanwezig te zijn, zoodra de partij of eene der partijen die de bevrachter in het aangenomen schip wil laden, ter overlading uit het zeeschip gereed is, zoo spoedig mogelijk, nadat hij door den bevrachter is gewaarschuwd.

Indien de schipper aangenomen is om uit meer dan één bepaald aangewezen zeeschip te laden, geldt hetzelfde ten opzichte van elk dier zeeschepen. De schipper is in dit geval gehouden zoo dikwijls te verhalen als de bevrachter zulks noodig oordeelt. De daardoor ontstane verhaalkosten, sleeploonen, bruggelden als anderszins komen voor rekening van den bevrachter.

Art. 2.

Indien de schipper niet is aangenomen om uit een bepaald schip of uit bepaalde schepen te laden of ook indien dit wel het geval is maar de overlading niet rechtstreeks uit het zeeschip in het rivierschip plaats heeft, is de schipper gehouden op de eerste waarschuwing naar de laadplaats of de laadplaatsen

Conditiën:

waarop schepen zullen worden aangenomen voor het vervoer van goederen langs de rivieren van Rotterdam en omgekeerd.

Art. 1. De schipper, die aangenomen is om uit een bepaald zeeschip te laden, is verplicht langszijde van dat schip aanwezig te zijn zoodra de partij of een der partijen, die de bevrachter in het aangenomen schip wil laden, ter overlading uit het zeeschip gereed is, zonder dat de schipper vooraf door den bevrachter behoeft te worden gewaarschuwd.

Indien de schipper aangenomen is om uit meer dan één bepaald aangewezen zeeschip te laden, geldt hetzelfde ten opzichte van elk dier zeeschepen, met dien verstande, dat de schipper eerst langszijde van een volgend zeeschip behoeft te verhalen, indien hij uit het vorige zeeschip geladen heeft al hetgeen de bevrachter daaruit in het aangenomen schip wil overladen, alsmede dat, indien in verschillende der aangewezen zeeschepen tegelijk partijen ter overlading gereed zijn, de bevrachter de bevoegdheid heeft de volgorde der inlading te regelen.

Art. 2. Indien de schipper niet aangenomen is om uit een bepaald schip of uit bepaalde schepen te laden of ook indien dit wel het geval is maar de overlading niet rechtstreeks uit het zeeschip in het rivierschip plaats heeft, is de schipper gehouden op de eerste waarschuwing naar de laadplaats of de

die de bevrachter hem zal aanwijzen te verhalen. De kosten van verhalen van de eene laadplaats naar de andere komen eveneens voor rekening van den bevrachter.

Art. 3.

De schipper is verplicht desverlangd tot tien uren des avonds te laden en ook des nachts, onder conditie, dat na tien uren des avonds tot 's morgens zes uren het innemen van lading voor een ligdag zal gelden.

Art. 4.

Met handhaving van het tweede lid van artikel 748 van het Wetboek van Koophandel gaat de tijd van laden in, daags nadat de vrachtovereenkomst tusschen bevrachter en schipper is getroffen, ten-

laadplaatsen, die de bevrachter hem zal aanwijzen, te verhalen.

Art. 3. Indien de schipper aangenomen is om uit een bepaald schip of om uit bepaalde schepen te laden heeft de bevrachter het recht om in plaats van een of meer der aangewezen schepen even zoovele andere schepen aan te wijzen, mits elk ander aangewezen schip niet meer dan tweemaal vier-en-twintig uur later te Rotterdam aankomt dan het tijdstip waarop het schip in welks plaats het andere aangewezen wordt te Rotterdam is aangekomen of, indien het niet is aangekomen, waarop het verwacht werd.

In dat geval is de schipper verplicht langszijde van die andere schepen of op de aangewezen laadplaatsen aanwezig te zijn op den tijd in artikelen 1 en 2 vermeld.

Art. 4. De schipper is verplicht desverlangd ook 's nachts en op Zon- en feestdagen te laden. Indien op een Zondag of een feestdag geladen wordt, geldt die dag bij de berekening van het getal laaddagen als een werkdag.

Art. 5. In afwijking van hetgeen in het tweede lid van art. 748 van het Wetboek van Koophandel is bepaald, gaat de tijd van laden in op den dag, waarop met de overlading van de goederen, die de be-

zij anders overeengekomen is, en worden de laaddagen bepaald als volgt:

Voor schepen tot en met een inhoud van 125 ton 5 achtereenvolgende werkdagen.

Van meer dan 125 ton tot en met 275 ton, 6 achtereenvolgende werkdagen.

Van meer dan 275 ton tot en met 400 ton, 7 achtereenvolgende werkdagen.

Van meer dan 400 ton tot en met 500 ton, 8 achtereenvolgende werkdagen, en verder voor elke 100 ton meer één ligdag meer, tot een maximum van vijftien werkdagen.

Art. 5.

De schipper is gehouden om desverlangd na afloop der laaddagen, indien de belading dan nog niet is afgeloopen nog hoogstens tien dagen te blijven liggen, doch heeft in dit geval recht op het wettelijk overliggeld.

Art. 6.

Alle verplichtingen, die naar de wet, deze conditiën of de gemaakte overeenkomst op den schipper of den bevrachter rusten, gelden evenzoo tijdens de overligdagen.

Art. 7.

Indien de schipper zijne lading heeft ingenomen, is de bevrachter verplicht,

K. v. K.

vrachter in het aangenomen schip wil vervoeren, kan worden aangevangen.

Art. 6. Tenzij dit door den bevrachter niet wordt verlangd, is de schipper verplicht om, na afloop der laaddagen, indien de belading dan nog niet is afgeloopen, nog tien dagen te blijven liggen, doch heeft in dat geval recht op het wettelijke overliggeld.

Art. 7. Alle verplichtingen die naar de wet, deze conditiën of de gemaakte overeenkomst op den schipper rusten, gelden evenzoo tijdens de overligdagen.

Art. 8. De laaddagen en overligdagen eindigen als datgene wat de bevrachter met het aangenomen schip wil vervoeren, daarin is overgeladen.

hem zoo spoedig mogelijk de cognossementen en verdere documenten op zijne lading betrekking hebbende af te geven en te zorgen dat, behoudens force majeure en de gevolgen daarvan, het schip binnen tweemaal 24 uren (Zondag niet medegerekend) naar de bestemmingsplaats wordt opgesleept, tenzij anders is overeengekomen.

Iederen dag langer liggende wordt door den bevrachter overliggeld betaald naar den maatstaf van het Koninklijk Besluit van 3 Januari 1898 (Stbl. No. 1).

Art. 8.

Bij aankomst in de bestemmingshaven is de schipper verplicht de lading te lossen op de losplaats, welke de ontvanger hem zal aanwijzen, ook onder den elevator.

Indien de ontvanger lossing op meerdere plaatsen verlangt, moet de schipper aan dat verlangen voldoen, op voorwaarde dat die volgende losplaatsen voor zijn schip bereikbaar zijn en de ontvanger de door het schip te maken verhaalkosten vergoedt.

Art. 9.

Indien de overeenkomst de te vervoeren hoeveelheid aanduidt met het woord *circa* of *ongeveer*, kan de bevrachter wel $2^1/_2$ pct. *minder* dan de overeengekomen hoeveelheid verladen, doch niet *meer* tenzij de grootte van het schip dit veroorlooft.

Art. 9. Bij aankomst in de bestemmingshaven is de schipper verplicht de lading te lossen op de losplaats of de losplaatsen, welke de ontvanger hem zal aanwijzen, ook onder den elevator.

Indien de ontvanger lossing der lading op meer dan ééne losplaats verlangt, zijn de kosten van het verhalen van het schip van de eene losplaats naar de volgende losplaatsen voor rekening van den ontvanger.

Art. 10. Indien de overeenkomst der de te vervoeren hoeveelheid aangeduid is met het woord *circa* of het woord *ongeveer,* kan de bevrachter vijf procent boven of beneden de overeengekomen hoeveelheid in het aangenomen schip overladen.

Art. 10.

De schipper geeft aan den bevrachte op het beladingsvermogen van zijn schip volgens den ijkbrief en kan bij het verschepen van granen nimmer aansprakelijk worden gesteld, dat hij de aangenomen partij niet kan bergen, wanneer het gewicht per hectoliter beneden den normalen stand is, op de Rotterdamsche Beurs aangenomen.

Art. 11.

Indien de bevrachter verlangt, dat in de cognossementen eene hoogere vracht dan overeengekomen is, wordt vermeld, is de schipper gehouden die in de cognossementen op te nemen.

Hetgeen hij dientengevolge van den ontvanger meer zal ontvangen dan de door hem bedongen vracht, zal hij ter keuze van den bevrachter in de bestemmingshaven bij de door den bevrachter aan te wijzen firma te deponeeren, of per aangeteekenden brief ten koste en risico van zijn lastgever opzenden, of wel afrekenen bij zijn terugkomst.

Art. 12.

Indien een schip is aangenomen voor het vervoer van goederen naar Rotterdam, is het aantal losdagen, ook indien het beladen is met steenkolen, cokes, briketten en dergelijke brandstoffen, zooals bepaald is in Artikel 4 voor de laaddagen.

Eveneens zijn de bepalingen van de

Art. 11. Indien de bevrachter verlangt, dat in de cognossementen eene andere vracht dan is overeengekomen wordt vermeld, is de schipper gehouden die in de cognossementen op te nemen.

Hetgeen hij dientengevolge van den ontvanger meer zal ontvangen dan de door hem bedongen vracht, wordt door hem bij de teekening der cognossementen aan den expediteur uitbetaald.

Art. 12. Indien een schip is aangenomen tot vervoer van goederen naar Rotterdam is het aantal der losdagen zes, vermeerderd met een voor elke 100 M^3. inhoud van het aangenomen schip of gedeelte daarvan, doch hoogstens vijftien in het geheel.

Voor schepen beladen aan de Ruhr met

artikelen 3, 5, 6 en 8 ook op de lossing te Rotterdam van toepassing.

Art. 13.

Bij afsluiting van vracht is de bevrachter verplicht charterpartij in duplo op te maken en den schipper één exemplaar ter hand te stellen.

Art. 14.

Deze conditiën zullen worden aangehaald als „GEDEPONEERDE ROTTERDAMSCHE RIJNVAARTCONDITIËN" en zijn ter Griffie te Rotterdam gedeponeerd.

steenkolen, cokes, briquetten en dergelijke brandstoffen, is het aantal losdagen echter als volgt:

voor schepen beladen met niet meer dan 100 kar van 1700 kilogram, 8 dagen;

voor schepen beladen met meer dan 100 tot 150 kar, 10 dagen;

voor schepen beladen met meer dan 150 kar tot 200 kar, 13 dagen;

voor schepen beladen met meer dan 200 kar, 15 dagen.

Art. 13. Indien een schip is aangenomen tot vervoer van goederen naar Rotterdam geldt voor de lossing aldaar art. 9.

Hetgeen in de artikelen 4, 6 en 7 omtrent de laaddagen bepaald is, geldt in dit geval eveneens voor de losdagen.

TOEPASSELIJKHEID.

Het vervoer van Rotterdam naar de Rijn- en Mainhavens en sinds korten tijd door het Hernekanaal naar een reeks van nieuwe bestemmingen geschiedt voor de groote hoofdzaak per sleepschip, sleepkast, sleepkaan, (rijn)kast, (rijn)aak, aan een schipper of eene vennootschap in eigendom toebehoorende en voor iedere reis afzonderlijk bevracht. Ook zeilschepen (in deze vaart de klipper en ook nog wel de tjalk) hebben aandeel in dit vervoer. Zoowel de grootste der rijnkasten 123 meter lang, 14,8 breed en 2.85 hol, groot volgens meetbrief 3581 ton (M^3., 1000 K.G.), als de tjalk van 100 ton worden steeds naar hunne bestemming (op)gesleept, om eventueel op de terugreis zeilende af te komen.

Een proef om rijnkasten van motorbeweegkracht te voorzien mocht niet slagen, wel beschikken vele rijnschepen over een motor voor het bedienen van de ankerlier.

Aan het vervoer naar de rijnhavens nemen verder deel zoowel rivier-stoomvaartlijnen met goederen- en passagiersbooten (n.l. stoombooten), vaste „beurten" (d.w.z. met aanleg op stukgoederen-vervoer) met deels sleepschepen op jaarhuur, deels eigen „park" sleepschepen en soms ook eigen sleepbooten om die schepen op te sleepen; tenslotte een reeks zeeschepen, die met ongebroken lading uit Oost- en Noordzee komen. De rijn-zeevloot bestaat uit een vier en vijftig kleine zeebooten, een vier en zeventig zeelichters en een enkele barge en zeeklipper.

De Rijnvaartconditiën vinden zonder uitzondering toepassing bij de voor de sleep- en zeilschepen der eerstgenoemde categorie telkenmale voor één reis afgesloten vrachtovereenkomst en tevens een enkele maal bij een beurtreis, als een „particulier" schip voor

„beurt" bevracht is. Dit laatste komt voor wanneer het eigen en gehuurde materiaal der beurt niet toereikend is voor de verscheping der te vervoeren goederen.

Voor het begrip *particuliere* schipper moge hier worden aangehaald wat ik omtrent de bedrijfsvormen schreef in het Tijdschrift der Nationale Vereeniging tegen de Werkloosheid, jaargang V, aflevering 5, naar aanleiding van de „Arbeidsbemiddeling in het Binnenscheepvaartbedrijf":

„In de algemeene vrachtvaart per sleep- of zeilschip „staat nog op dit oogenblik vooraan de schipper, die „een eigen schip bevaart, althans een schip, dat na een „aantal jaren van afbetaling zijn eigendom zal worden „(in de vaart genoemd de „particuliere" schipper).

„Deze particuliere schipper wordt in de laatste jaren „meer en meer directeur eener naamlooze vennoot„schap „tot exploitatie van een of ander schip" en „wel enkel en alleen om daardoor het bedrijfsrisico „en de aansprakelijkheid voor zichzelf te verminde„ren: hij brengt zijn schip in de vennootschap in en „beschikt over alle blanco-aandeelen.

„Naast deze schippers is er een reeks van zet„schippers, die in de hun gelaten vrijheid van han„delen, bestaande in het afsluiten van vracht, enz., „op één lijn staan met de particuliere schippers. Zij „varen op een aandeel in de winst of wel tegen een „weekloon met veelal premie voor iedere gedane „reis. Tenslotte is er echter een categorie, die in „volslagen dienstverhouding staat en ook den door „den reeder gehuurden knecht aan boord krijgt; deze „zetschippers bemannen de steeds toenemende vloot „der kantoorschepen."

Vaste beurtschepen zijn kantoorschepen en het is begrijpelijk, dat in die vaart, welke meer het karakter heeft van expeditie, slechts zelden wordt gevaren op de Rijnvaartconditiën.

De clausule, waarbij de Rijnvaartconditiën tot een onderdeel der overeenkomst worden gemaakt, is op alle charters gedrukt en luidt behoudens kleine afwijkingen gemeenlijk: „en zulks op de Gedeponeerde „Rotterdamsche Rijnvaartconditiën," maar het komt wel voor, dat op charters staat gedrukt: „en zulks „op (de Gedeponeerde) Beursconditiën." De schrijfwijze verraadt dan den scheepsbevrachter voor het binnenland; — of echter de Conditiën voor Binnenlandsche Bevrachting dan wel de Rijnvaartconditiën toepasselijk zijn, hangt af van de bestemming van het schip. Bij eene Nederlandsche of Belgische bestemming zijn de Binnenlandsche Conditiën bedoeld, bij eene bestemming Rijnopwaarts de Rijnvaartconditiën. Moeilijkheden zal daarom deze vage aanduiding niet geven, hoezeer er bij een periode van ijs, om een voorbeeld te noemen, groot verschil tusschen de door den schipper te ontvangen liggelden kan zijn, naar gelang hij op deze of gene conditiën is bevracht. De Rijnvaartconditiën toch bevatten géén bepaling als die van art. 8 der Rotterdamsche Conditiën voor Binnenlandsche Bevrachting, waarbij de schipper van een schip, bevracht met de clausule „liggen en/of varen", nadat door ijs een tijdperk van besloten water is ingetreden, niettemin verplicht wordt een cognossement met vaste bestemming te teekenen, mits hem daarna, zoolang het wegvaren niet mogelijk is, het halve overeengekomen liggeld zal worden betaald over een maximum van 45 dagen.

De clausule liggen en/of varen eischt eenige toelichting. Is alzoo overeengekomen, dan werd in den charter zoowel een prijs per dag (liggeld) overeengekomen als een vrachtprijs voor de verschillende plaatsen waarheen de bevrachter de keus wil hebben de lading heen te kunnen zenden. Voor den laad- en lostijd wordt al of niet van den wettelijken termijn afgeweken.

De bevrachter kan nu het schip na belading te Rotterdam laten liggen tegen het per dag overeengekomen liggeld en het schip vervolgens te Rotterdam (op)lossen, of hij kan het na belading dadelijk naar de bestemming doen varen. Ook kan de bevrachter dit varen eerst doen geschieden nadat het schip eenigen tijd in ligdagen heeft gelegen.

De schipper heeft niets anders te doen dan af te wachten wat de bevrachter zal blijken te wenschen: ondertusschen moge het handelsgeluk den bevrachter toelachen! Maar deze moet niet trachten den schipper de nadeelen te laten voelen van deze voor hem zoo gunstige wijze van overeenkomen.

Als in den ligtijd een periode van ijs komt, zal de bevrachter het liggen doen eindigen en den schipper eene vaarbestemming geven: hij acht zich dan verder bevrijd van het betalen van liggeld; dáártegen nu waakt terecht of ten onrechte art. 8 van de Rotterdamsche Conditiën voor Binnenlandsche Bevrachting.

Moeilijkheden brengt het eenvoudig noemen van Gedeponeerde Beursconditiën niet, maar het brengt groote ongelijkheid voor het geval dat juist tegen een te verwachten ijsperiode op niet bepaaldelijk genoemde Beurscondities wordt overeengekomen voor Nederlandsche *en* Rijnbestemming ter keuze van den bevrachter.

Wanneer een schipper immers te Rotterdam onderhandelt over een vracht naar een der Rijn- of Mainhavens, (en sinds de opening van het Hernekanaal naar verdere bestemming) geschiedt dit met de wetenschap, dat de Rijnvaartconditiën een deel der overeenkomst zullen vormen, juist zooals voor een reis met Belgische, Noord-Fransche of binnenlandsche bestemming de Rotterdamsche conditiën voor binnenlandsche bevrachting toepasselijk zullen zijn.

Er wordt soms bij de bevrachting op liggen en/of

varen uitdrukkelijk overeengekomen in den charter, dat bij binnenlandsch vervoer de binnenlandsche conditiën, bij Rijnvervoer de Rijnvaartconditiën zullen toepasselijk zijn.

Het ontwerp der conditiën K. v. K. vangt aan met de mededeeling, dat de conditiën zullen gelden voor vervoer van Rotterdam „langs de rivieren". Boven het ontwerp der schippers stond, dat dezelve zouden gelden voor bevrachtingen van Rotterdam „naar het buitenland", dus zoo algemeen mogelijk, en naar den schijn wenschte men, dat zij bij vervoer naar België ook geldig zouden zijn.

Er is echter in het algemeen een belangrijk onderscheid tusschen de massale transporten Rijnopwaarts en het vervoer der van Rotterdam naar België verzonden koopmanschappen.

Volgens de bedoeling van partijen zijn de onderwerpelijke voorwaarden dan ook alleen ingevoerd op de Rijncharters; voor de reizen naar België worden bijkans zonder uitzondering de Gedeponeerde Conditiën voor Binnenlandsche Bevrachting toepasselijk gemaakt.

De partij, die bepalingen in den charter wenscht in afwijking van de Rijnvaartconditiën, zal deze tegelijk met de vracht moeten bedingen; is dit niet geschied, dan hebben partijen recht op een schoon charter, d. w. z. van schippers standpunt bezien, een charter, vrij van smetten, vrij van de talrijke nevenbedingen, die scheepsbevrachters voor hunne principalen, of eventueel voor zichzelf, als zij de partij hebben „übernommen", (vanwaar het jammerlijke woord „overnomen") moeten trachten ingewilligd te krijgen.

Zijn de Rijnvaartconditiën geldig, wanneer bij vervoer naar Rotterdam in Duitsche charters de ortsübliche gebruiken toepasselijk worden verklaard? Ja, naar wat de onderhandelende partijen hebben bedoeld in het jaar 1898. Zij hebben toen juist voor de lossing te Rotterdam in de Rijnvaartconditiën enkele bepalingen — artikel 12b — opgenomen, bepalingen die volgens de handelende partijen gelijkwaardig zijn aan de wet, bepalingen die volgens der partijen overeengekomen regeling in hare oogen bij de lossing als wettelijke bepalingen zouden moeten worden toegepast.

Een overeenkomst evenwel tusschen „de" schipperij en „de" expediteurs is nog geen overeenkomst tusschen expediteur A en schipper B, zoodat de rechter zonder eene overeenkomst bepaaldelijk tusschen die twee handelende personen de conditiën niet toepasselijk acht. Bovendien kwamen partijen bij de bevrachtingen van de Ruhr nooit overeen de Rijnvaartconditiën in de overeenkomst op te nemen, waardoor de artikelen omtrent de lossing te Rotterdam niet in toepassing werden gebracht. Evenmin kregen die bepalingen op andere wijze als bijvoorbeeld door gewoonte kracht van wet.

In tegenstelling met den wensch en de bedoeling der partijen vormen dus de Rijnvaartconditiën bij de lossing te Rotterdam geen deel van het gewoonterecht.

Verklaart een overeenkomst voor de lossing te Rotterdam ortsübliche gebruiken toepasselijk, dan kan een beroep op het gebruik alleen gedaan worden, voor zoover er géén wettelijke bepalingen bestaan, die daarmede in strijd zijn.

Heeft de wetgever immers eene regeling gemaakt, dan is er geen plaats voor een gebruik dat tegen die

wettelijke bepalingen ingaat, omdat het gebruik zich niet kan of mag stellen boven het hoogste gezag, n.l. de wet.

Beroept een ontvanger er zich dus op, dat het te Rotterdam bij het lossen van schepen met steenkolen uit de Ruhr een plaatselijk gebruik is, dat lossing gedurende één nacht het aantal losdagen (die het betreffende schip heeft) niet met één dag verkort, dan faalt dat beroep, want voor een dergelijk gebruik, strijdende met een wettelijke bepaling, n.l. het Kon. Besluit van 17 Augustus 1911 Stbl. 282 is er geen plaats.

Een dergelijk gebruik strijdt echter bovendien ook met de Rijnvaartconditiën.

De rechtsoverwegingen van een vonnis van de Rechtbank te Rotterdam van 7 Mei 1913, (Ned. Jur. 1913, blz. 890), dat deze kwestie behandelt en waarbij eischer (de schipper) de vracht, voor geheelen lostijd bedongen, vordert, terwijl gedaagde (de Steenkolenhandelsvereeniging) slechts de vracht voor het geval van halven lostijd wil betalen, mogen na een toelichting omtrent het vrachtbeding volgen.

In de rijnvaart, waar de reis op zich zelf, n.l. de vaartijd voor de schepen zeer kort is in verhouding tot den langen wettelijken laad- en lostijd, wordt de overeenkomst (vooral voor erts- en graanladingen) veelal gesloten tegen een afzonderlijk vrachtcijfer voor heelen, halven (en kwart) lostijd. Spoedige belading of spoedige lossing maakt de reis korter, heeft dus invloed op het vrachtcijfer en leidde begrijpelijkerwijze tot deze overeenkomst met voorwaardelijke vrachtbepaling.

Kon nu de ontvanger in het onderhavige proces aantoonen, dat de plaats gehad hebbende lossing in een nacht door ortsüblich gebruik niet medetelde als een losdag, dan had hij slechts de vracht voor halven lostijd

te betalen, anders die voor heelen lostijd bedongen.

In rechte werd nu overwogen:

„Overwegende dat vaststaat, dat eischer de tusschen partijen gesloten, en ter dagvaarding vermelde vervoerovereenkomst heeft uitgevoerd en de ingeladen 1641 ton steenkolen te Rotterdam heeft uitgeleverd;

„Overwegende dat partijen het evenzeer eens zijn over den tijdsduur, die voor de lossing te Rotterdam gebruikt is;

„Overwegende dat zij echter verschillen over de vraag of de nachten van 1 op 2 April, van 2 op 3 April en van 3 op 4 April gedurende welke met de lossing der steenkolen is doorgegaan als losdagen mogen gerekend worden;

„Overwegende dat eischer (de schipper) die nachten als losdagen wil in rekening brengen en zich daarvoor beroept op de bepalingen van het Koninklijk Besluit van 3 Januari 1898 (Stbl. No. 1), houdende voorschriften gegeven ter uitvoering van de artikelen 748 en 755 W. v. K. zooals dat Koninklijk Besluit is gewijzigd bij Koninklijk Besluit van 17 Augustus 1911 (Stbl. 282), waarbij aan art. 1 een nieuw lid werd toegevoegd, luidende: „Indien het laden of lossen van een schip of vaartuig geschiedt in het tijdvak tusschen 10 uur des namiddags en 6 uur des voormiddags, dan wordt dat tijdvak als een afzonderlijke laad-, los- of ligdag aangemerkt", welke bepaling ten tijde van de tot standkoming der vervoerovereenkomst gold;

„Overwegende dat gedaagde beweert dat de toepasselijkheid van die bepaling buiten werking is gesteld door de clausule in de chertepartij evenals in het cognossement voorkomende, dat voor de lossing in aanmerking komen de op de losplaats geldende plaatselijke gebruiken, en nu het plaatselijk gebruik in de Rotterdamsche haven bij de lossing van steen-

kolen meebrengt dat een etmaal als één losdag gerekend wordt, ook indien dag en nacht doorgewerkt wordt;

„Overwegende dat dus de vraag te beantwoorden is of plaatselijke gebruiken voormeld wettelijk voorschrift buiten effect kunnen stellen en die vraag ontkennend moet worden beantwoord;

„Overwegende toch dat, waar de wetgever het noodig geacht heeft een dergelijke regeling betreffende het des nachts lossen uit te vaardigen, voor een gebruik dat tegen die regeling ingaat daarom geen plaats is, omdat het gebruik zich niet kan of mag stellen boven het hoogste gezag, n.l. de wet;

„Overwegende dat het wel aan partijen vrij staat bij overeenkomst van voormeld wettelijk voorschrift af te wijken, doch uit de voormelde clausule die bedoeling niet blijkt en gedaagde ook niet beweerd heeft dat de bedoeling dier clausule was om de in het voormelde art. 1 gegeven regeling buiten werking te stellen;

„Overwegende dat dus eischer terecht de nachten als losdagen heeft berekend en daarmee vaststaat dat voor de lossing negen werkdagen gebruikt zijn, met welke negen dagen, zooals gedaagde niet weersprak, de halve lostijd overschreden is, zoodat eischer mag in rekening brengen f 0.32½ per ton van 1000 K.G. en in totaal f 543.07½."

Eigenaardig is het dat bij bovenstaande procedure de eischer geen beroep heeft gedaan op art. 12 der Rijnvaartconditiën, luidende:

„Indien een schip is aangenomen tot het vervoer „van goederen naar Rotterdam, is het aantal losdagen „ook indien het beladen is met steenkolen, cokes, „briketten en dergelijke brandstoffen, zooals bepaald „is in Artikel 4 voor de laaddagen.

„Eveneens zijn de bepalingen van de art. 3, 5, 6 „en 8 ook op de lossing te Rotterdam van toepassing."

Het blijkt dan, dat wat verschepers en schippers als gebruik te Rotterdam hebben gewild juist volkomen in overeenstemming is met het door de Rechtbank aangehaalde nieuwe lid van art. 1 van het ten deze toepasselijke Koninklijk Besluit.

Partijen hebben gemeend dat Art. 12 toepasselijk was, al ware bij de overeenkomst niet verwezen naar het plaatselijk gebruik: zij waren van oordeel dat het in het algemeen den lostijd te Rotterdam regelde. Bij een bevrachting van den Rijn naar Rotterdam zou art. 12, zonder dat dit uitdrukkelijk in de overeenkomst is neergelegd, een vast beding tusschen partijen vormen: „de" schippers waren immers met de ontvangers overeengekomen alleen dàn lading te vervoeren naar Rotterdam, indien de artt. 3, 4, 5, 6 en 8 der Gedeponeerde Rijnvaartconditiën daarbij van kracht zouden zijn.

Het was niet een beding van schipperszijde, maar juist van 't ontwerp K. v. K., van de ontvangers, die veelal ook afzenders zijn, in iedergeval in Rotterdam bij voortduring voor de belangen van de afzenders aan den Rijn hebben zorg te dragen.

Niettemin zullen, wanneer in den charter, in Duitschland of elders gesloten, de toepasselijkheid dier condities niet is bedongen, genoemde artikelen bij de lossing te Rotterdam geen toepassing kunnen vinden, want men is slechts dan gebonden, wanneer men uitdrukkelijk verklaard heeft op bepaalde conditiën overeen te komen; in de rijnvaart met Rotterdam als bestemming mogen de bepalingen van art. 3, 4, 5 en 8, op de lossing toepasselijk, niet stilzwijgend als een onderdeel der overeenkomst worden beschouwd, al was het als bereids gezegd de bedoeling, en hebben de samenstellers der Rijnvaartconditiën niet beter geweten, dan dat dezelve ingevolge artikel 12 te allen tijde bij de lossing te Rotterdam toepasselijk zouden zijn.

De vraag omtrent de al of niet toepasselijkheid dier artikelen bij de lossing te Rotterdam is van werkelijk belang; de schipper wordt er door verplicht des nachts te lossen; hij heeft voor een termijn van 10 dagen na afloop der losdagen afstand gedaan van zijn recht om wegens geschil enz. bij de lossing opslag te vorderen, heeft zich alsdan verplicht op meer dan een plaats te lossen en schepen tot en met 425 M^3. hebben één losdag meer dan volgens de wet.

Artikel 1.

De schipper, die aangenomen is om uit een bepaald zeeschip te laden, is verplicht langszijde van dat schip aanwezig te zijn, zoodra de partij of eene der partijen, die de bevrachter in het aangenomen schip wil laden, ter overlading uit het zeeschip gereed is, zoo spoedig mogelijk, nadat hij door den bevrachter is gewaarschuwd.

Indien de schipper aangenomen is om uit meer dan één bepaald aangewezen zeeschip te laden, geldt hetzelfde ten opzichte van elk dier zeeschepen. De schipper is in dit geval gehouden zoo dikwijls te verhalen als de bevrachter zulks noodig oordeelt. De daardoor ontstane verhaalkosten, sleeploonen, bruggelden als anderszins komen voor rekening van den bevrachter.

De eerste woorden van art. 1 dragen het karakter van de praktijk, die overal in deze artikelen aan het woord is. De expediteur en de schipper zijn bezig iets te regelen, zij spreken niet over het sluiten van eene bevrachtingsovereenkomst, zij zien het werkelijk gebeuren: het aanbieden door scheepsbevrachters of runners van vrachten en het „aannemen" daarvan door den schipper.

De „schipper" wordt aangenomen om te laden, de „schipper" moet langszijde van het zeeschip aanwezig zijn, zoo spreekt men en bedoelt het schip.

De redactie bewijst, hoe deze regeling uit het bedrijf door de mannen van het bedrijf is gemaakt, en

dat dus bij de beoordeeling en uitlegging juist hier de bedoeling van partijen na te gaan een allereerste eisch is.

Naast wat academische wetenschap is hier kennis van bedrijfsomstandigheden van noode.

Artikel 1 onderscheidt belading uit één of uit verschillende bepaalde schepen.

A. Belading uit één bepaald zeeschip.

Het eerste lid werd oorspronkelijk in de redactie K. v. K. opgenomen met het oog op de slotwoorden, met het oog op het feit, dat men wenschte, dat de schipper aanwezig en gereed zou moeten zijn ter inlading, zonder dat hij vooraf door den bevrachter was gewaarschuwd (blz. 37). Nu de redactie werd veranderd en werd vastgesteld, dat de schipper eerst langszijde van het schip behoeft te zijn, nadat hij door den bevrachter is *gewaarschuwd,* heeft de geheele alinea, die thans slechts vastlegt wat zoo moèt zijn en door gewoonte zoo wàs, haar pit verloren, al eischt dit artikel ook, dat de schipper na die waarschuwing „zoo spoedig mogelijk" met zijn schip langszijde is.

Bij art. 3 der Conditiën van de Kamer van Koophandel (blz. 39) wenschten de bevrachters zich volledige vrijheid voor te behouden om den schipper, al was laden uit een met name genoemd zeeschip overeengekomen, niettemin uit willekeurige andere nog binnen te komen zeeschepen te doen laden.

Het artikel zoude volledige willekeur gebracht hebben bij de belading. De schipperij wilde juist zekerheid en in de Rijnvaartconditiën is het artikel niet te vinden.

Ook zoude het artikel dit nadeel voor den schipper

hebben gebracht, dat hij zelden of nooit het voordeel van eene snelle belading zou genieten.

Is een schip in korter tijd dan den wettelijken of den overeengekomen laadtermijn beladen, dan is dit immers gunstig voor den schipper daar hij eenmaal beladen zijnde de reis kan aanvaarden, in ieder geval niet langer door den bevrachter kan worden opgehouden dan gedurende den termijn voor het afgeven der documenten noodig.

Heeft een bevrachter het recht uit willekeurige schepen nog bij te laden, dan zal hij na aanvankelijk het rijnschip bijkans geheel beladen te hebben, wetende dat hij uit ieder door hem gewenscht schip kan bijladen, speculeeren op sleepvracht en bijlading, en hij zal in deze omstandigheden inderdaad in het geven van bijlading op den laatsten laaddag slagen. Daardoor laadt de schipper dan zijn volle dagen uit, juist zooals dat gemeenlijk het geval is als hij een beurtreis doet.

B. Belading uit verschillende in den charter genoemde zeeschepen.

Verplichting tot laden uit „meer dan één bepaald aangewezen zeeschip" bedoelt uit verschillende in de overeenkomst met name g e n o e m d e schepen.

In dit geval krijgt de schipper voor iedere zeeboot achtereenvolgens eene waarschuwing en moet dan telkens zoo spoedig mogelijk ter belading of verdere belading aanwezig zijn.

De bevrachter zal dan zorg hebben te dragen, dat het rijnschip tijdig bij de eerste boot beladen is, opdat de lossing der tweede boot geen oponthoud ondervinde.

De schipper behoeft bij de belading uit verschillende genoemde zeeschepen alleen te verhalen, hij is niet verplicht af te halen (zie blz. 67).

Wanneer hem echter in dit geval door den bevrachter order omtrent verhalen wordt gegeven (hoewel de bedoeling daarbij is afhalen) zal de schipper daaraan hebben te voldoen, omdat het den schipper nooit of bijkans nooit mogelijk zal zijn des bevrachters bedoeling te bewijzen en weigering hem voor de daaruit voortvloeiende schade aansprakelijk zou doen zijn.

LAADGEREED ZIJN. INGEBREKESTELLING.

Zooals in dit deel van ons handelsrecht in verscheiden gevallen, is, bij het niet op den bepaalden tijd ter inlading leveren van het schip, eene sommatie niet van noode; zonder ingebrekestelling is de schipper tot schadevergoeding verplicht.

Het beroep op het niet uitbrengen eener sommatie wordt in scheepszaken ten onrechte ten behoeve van den persoon, die zijne contractueele verplichting niet nakwam en van wien deswege schadevergoeding werd geëischt, door zijn rechtsgeleerden raadsman voorgedragen. Een dergelijk beroep wordt ten onrechte maar al te dikwijls door den rechter als juist aanvaard; dergelijke beslissingen strijden dan tegen het rechtsgevoel der betrokken partijen, omdat zij den aard der gesloten overeenkomst en de daaruit voortvloeiende verplichtingen miskennen; zij doen naar scheepvaartrechtbanken en arbitrage verlangen.

Wordt den schipper, wiens schip naar de bestemming wordt opgesleept en die onderweg losgegooid wordt, geen onrecht gedaan als hem te dezer zake voor tijdverlies schadevergoeding ontgaat, omdat hij den sleepbootkapitein niet sommeerde hem te blijven opsleepen? Handelt de sleepboot niet in strijd met de overeenkomst door los te gooien?

Behoort in het binnenlandsch vervoer de bevrachter den schipper na belading niet onmiddellijk, althans

binnen uiterlijk 24 uur de cognossementen of den vrachtbrief te geven en voor iederen dag, dat hij het schip langer ophoudt, schadevergoeding?

Is het verschaffen der papieren (documenten) binnen den termijn van éénmaal 24 uur niet een contractueele verplichting welke door gewoonterecht op den bevrachter rust? En maakt de bevrachter bij niet-nakoming dier verplichting zich niet aan wanpraestatie schuldig uit kracht der overeenkomst zelve?

Vaststellen van bevrachtingscondities door partijen is in hoofdzaak vastleggen van het gewoonterecht.

Zoo vindt men in de „Algemeene Voorwaarden ter handelsplaats Antwerpen voor het bevrachten, laden en lossen van binnenvaartschepen," verder genoemd de Antwerpsche voorwaarden en wel in art. 23 het recht op overliggeld erkend, indien „de vervoerbrieven niet ten laatste 24 uur na het eindigen der lading zijn afgeleverd."

Oordeelde de Staatscommissie voor de Binnenschipperij niet, dat zelfs een termijn van twaalf uren voldoende was en dat de bevrachter na verloop daarvan uit den aard der overeenkomst in gebreke was, zoodat zij bepaald wenschte te zien: „Iederen dag of gedeelte van een dag, dat een schip langer moet blijven liggen door het niet uitreiken der noodige bescheiden, is de bevrachter verplicht het wettelijk overliggeld te betalen."

Als de schipper onderweg op een bepaalde plaats order moet vragen en de orders zijn er niet, zoodat de schipper verhinderd wordt de aangevangen reis voort te zetten, brengt de overeenkomst dan niet mede, dat de afzender in gebreke is? Is deze dan voor het tijdverlies niet zonder sommatie aansprakelijk?

De bevrachters en afzenders, versierd met de kennis omtrent den juisten aard der gesloten overeenkomst, betalen in deze gevallen zonder bezwaar vergoeding

voor dergelijk oponthoud, maar als er eens geprocedeerd wordt, wijst de rechter de schadeloosstelling dan soms niet af op den enkelen grond, dat niet aan art. 1279 Burgerlijk Wetboek is voldaan, dat niet is gesommeerd? Miskent de rechter daardoor niet den eigen aard dezer tot de scheepvaart betrekking hebbende overeenkomsten? Is in deze gevallen de schuldenaar niet in gebreke uit kracht van de overeenkomst zelve?

Is hier niet de schuldenaar uit den aard van het bedrijf z o n d e r sommatie tot schadevergoeding gehouden?

De schade behoeft in deze gevallen niet uitdrukkelijk omschreven te worden.

Er bestaat immers niet slechts eene mogelijkheid, dat de wanpraestatie van den afzender of bevrachter schade veroorzaakt, maar er is zekerheid, dat het niet-nakomen van tegenover den schipper op zich genomen verplichtingen dezen schade toebrengt. Een kruidenierswinkel gaat gemeenlijk evengoed al wordt een zekere kwaliteit krenten niet, of wat eerder, of later geleverd; in de scheepvaart is dit anders; zijn de orders niet ter plaatse als overeengekomen, dan is het gansche bedrijf van den schipper tot stilstand gebracht met de daaraan voor den schipper verbonden en den afzender volledig bekende gevolgen. Zooals de aard van de overeenkomst dan medebrengt dat de betrokken afzender zonder sommatie in gebreke is, is hij zonder nader bewijs verplicht den schipper schadevergoeding te betalen tot het bedrag van het wettelijk overliggeld voor iederen dag, dat het schip werd opgehouden.

In bovengenoemde en dergelijke gevallen is eene sommatie niet van noode en geen schipper zal in

een dergelijk geval sommeeren, als hij er niet, zooals dat hier weer op deze plaats gebeurt, op wordt gewezen, dat hij, gezien nu eenmaal eigenaardige rechterlijke uitspraken, voor alle zekerheid afzender of ontvanger in gebreke moet stellen.

Ten opzichte van den inhoud eener sommatie moet vooral niet vergeten worden, dat het noodig is daarin op te nemen, dat men naar omstandigheden „onmiddellijke" nakoming der verplichtingen van de tegenpartij wenscht, of wel nakoming binnen één of eenige malen 24 uur en de tegenpartij, voor het geval zij niet binnen dien termijn aan hare verplichtingen voldoet, uitdrukkelijk aansprakelijk zal houden.

Een bepaalden vorm behoeft eene sommatie niet te hebben; in belangrijke zaken zal men echter goed doen bij deurwaarders-exploit te sommeeren. Het kan echter ook op andere wijze geschieden: — „daar immers eene in verzuimstelling niet aan een bepaalden vorm is gebonden, kan deze ook per brief en per telegram worden gedaan, mits slechts is voldaan aan de vereischten, welke in het algemeen voor ingebrekestelling gelden," besliste de Rechtbank te Amsterdam op 5 Juni 1914 W. 9762 en andere Rechtbanken reeds vroeger.

De schipper moet het schip gereed hebben tot laden; van beteekenis is dit in de Rijnvaart niet, een rijnschip is steeds laadgereed: de luiken behoeven slechts opengelegd te worden en dit gebeurt eerst op het oogenblik, dat de aflader aanvangt met de belading van het schip.

Laadgereed *melden* bestaat niet voor de Rijnvaart te Rotterdam; wel de mededeeling van den schipper bij den kras der lossende ploeg: ik *ben* laadgereed.

Tusschen beide uitdrukkingen is feitelijk verschil. Een schipper zal zich losgereed melden dadelijk bij

aankomst te Rotterdam, terwijl zijn schip nog „buiten het havengeld" of aan de Plantage ligt. Hij zal pas losgereed zijn als zijn schip ligt langszijde van het een week later binnenkomende stoomschip waarin hij lossen moet nadat de sluiting van het schip door de ambtenaren in orde was bevonden en de luiken opengelegd.

Het losgereed-melden geschiedt zeer eenvoudig, en zoo is dan oók de beteekenis van de woorden, die de ontvanger in ons land op het cognossement schrijft „aangekomen op..." of „gearriveerd op..." of dikwijls alleen de datum, het bewijs, dat de schipper zich laadgereed heeft gemeld.

Zoo besliste de Kantonrechter te Middelburg op 5 Maart 1917: „dat gedaagde niet heeft weersproken, dat haar agent-comptabel achter op het door eischer geteekend cognossement heeft geplaatst, althans onderteekend, de woorden: „gearriveerd op 27 Juli 1916"; dat daaruit voortvloeit, dat eischer zich op dien datum bij gedaagde heeft aangemeld en gedaagde's bediende als bewijs dier aanmelding zijn handteekening onder die woorden heeft geplaatst; dat dit echter geen zin zoude hebben als gedaagde, althans diens bediende, in de aanmelding niet gezien had de verklaring, dat eischer tot lossing gereed was, zoodat moet worden aangenomen, dat de in art. 748 W. v. K. bedoelde verklaring door eischer op 27 Juli 1916 is gedaan."

De schipper zal de solemneele woorden „mijn schip is laadgereed" nooit uiten, maar simpel zeggen dat hij er is; zoo is het met laden en ook met lossen.

Wil de ontvanger niet op vrachtbrief of cognossement den datum van het losgereed melden, schrijven en onderteekenen, dan moet de schipper op andere wijze en wel door getuigen zorgen bewijs van dat losgereed melden te kunnen leveren.

De afzender of de ontvanger zal, nadat de schipper zich heeft gemeld (of wellicht beter zich heeft aan-

gemeld), hebben te bewijzen, dat het schip niet laad- of niet losgereed was.

In verband met de omstandigheid, dat uitdrukkelijk is neergeschreven, dat de schipper gehouden is bij belading uit meerdere schepen zoo dikwijls te verhalen als de bevrachter het noodig oordeelt, blijkt, dat de schipper bij overeenkomst om te laden uit één zeeschip daartoe *niet* verplicht is.

VERHALEN EN AFHALEN.

Welke is de beteekenis van verhalen?

Verhalen (verholen) is het manoeuvreeren van het sleepschip, over korten afstand langs den los- of laadwal, of wel het manoeuvreeren langszijde der zeeboot, teneinde het telkenmale op de voor den inlader in verband met de lossingswerkzaamheden uit de zeeboot meest gewenschte plaats te hebben; verhalen is een deel van de laadwerkzaamheden.

Afhalen (ablegen) is een uitdrukking voor het tijdelijk stoppen der belading.

Het komt bij graan- en ertsladingen wel voor, dat de bevrachter een schip, dat bezig is te laden, laat afhalen om eerst één zijner eigen schepen te laden. De bevrachter heeft in de speelruimte, die de laaddagen van het gecharterde schip geven, daartoe dikwijls gelegenheid, maar niet het recht, want het laden en in het bijzonder het laden van dergelijke goederen behoort een normaal achtereen voortgezette handeling te zijn, zoodat de schipper zich een dergelijke willekeurige daad, zooals afhalen vormt, in het algemeen, niet behoeft te laten welgevallen.

Alleen in wel zeer bijzondere omstandigheden zal een bevrachter het recht hebben den schipper bij het laden van stortgoed te doen afhalen zoolang de zee-

boot nog te vervoeren goederen van de bij charter overeengekomen soort aan boord heeft.

Aan zijn los- of laadplaats liggende, is de schipper niet verplicht af te halen.

Is men dus eenerzijds bezig een schip kolen, dat aan den wal ligt, te lossen en moet anderzijds het afgewerkt product van de fabriek verscheept worden, dan zal men bij onwil van den lossenden kolenschipper om de belading te doen vóórgaan en weigering om daartoe van den wal af te halen, door middel van eene stelling, over diens schip heen de belading van het afgewerkt product moeten bewerkstelligen, altijd wanneer ter plaatse het laden en lossen over andere vaartuigen heen niet is verboden, zooals dit voor 's Rijks Marinehavens inderdaad het geval is.

In verband met de vraag of een schipper het lossen over zijn schip heen (met op eenigerlei wijze gebruik maken van zijn schip) behoeft toe te staan, wordt hier gewezen op eene strafrechtelijke bepaling, die aantoont dat de praktijk in deze wel moeilijkheden baarde, en wel op de bepaling van art. 13 van het Algemeen Reglement van Politie voor 's Rijks Marinehavens, waarbij het lossen van visch over andere vaartuigen wordt toegestaan, mits zulks met wederzijdsch goedvinden der schippers geschiedt.

VERHAALKOSTEN.

Verhaalkosten — bepaalt art. 1 — komen voor rekening van den bevrachter; wenscht dus de bevrachter of hij, die voor den bevrachter laadt, dat het ladende rijnschip zwaait, dan zijn de kosten daarvan voor den bevrachter, al betalen de schippers heden ten dage meestal deze kosten. Het „eerste bootje", d. w. z. de kosten van de sleepboot, die het schip naar de laadplaats brengt, is alleen voor schippersrekening,

ook al verplichtte hij zich bij de chertepartij uit meerdere booten te laden. In Antwerpen (art. 4) is dit anders: „Indien de bevrachting luidt om te laden van meer dan een aangeduid vaartuig, zal de schipper zonder kosten (bedoeld wordt zonder kosten in rekening te kunnen brengen) aan ieder vaartuig eenmaal moeten aanleggen."

Moet de schipper na belading te Rotterdam uit de eerste zeeboot, liggende in afwachting op een volgende boot, waaruit hij nog moet laden, op order van de havenpolitie versleepen naar de Waalhaven of elders, dan zijn de kosten hieraan verbonden voor bevrachtersrekening, hetgeen ook het geval is, indien het rijnschip vóór het opsleepen naar zijne bestemming een veilige ligplaats moet opzoeken. De bevrachter moet immers alle extra kosten in ruimen zin genomen, betalen: te zijnen laste komen verhaalkosten, sleeploon en bruggelden als anderszins.

Laadtermijn.

Door uit meerdere booten of op meerdere laadplaatsen te laden, verandert, indien, zooals dat zonder uitzondering pleegt te geschieden één bevrachtingsovereenkomst is gesloten, de voor een schip volgens de conditiën gestelde laadtermijn niet, evenmin als de normale lostijd verandert, indien de lading aan meerdere ontvangers moet worden uitgeleverd. (Zie Art. 4.)

De schipper behoort mede te werken tot een vlotte behandeling der aangevoerde goederen, moet de lossing van zeeschepen niet ophouden, maar moet het als een duren plicht betrachten belanghebbende ontvangers in staat te stellen in den kortst mogelijken tijd te lossen; het gansche vervoer over Rotterdam zal dit ten goede komen.

De wijze waarop de rijnschepen langszijde der zeebooten liggen om beladen te worden geeft tot geene moeilijkheden aanleiding: goede zeemanschap beheerscht dit gebied en onze rijnschippers bezitten de noodige zeemanschap.

Een Antwerpsche Politieverordening bepaalt, dat indien gelijktijdig uit een zeeschip twee of meer vaartuigen van werkelijk verschillende afmetingen laden, het kleinste van rechtswege de eerste plaats langsheen het zeeschip inneemt en stelt bij overtreding als straf voor het grootere schip van ambtswege verhalen op des overtreders kosten en gevaar en een boete ten beloope van een maand dokgeld.

Is een schip gecharterd om uit een al of niet met name genoemde zeeboot te laden, dan eischt het verkeer, dat het schip spoedig ter laadplaats zij en dus in geen geval ná de overeenkomst een ligplaats kiest, die in de gegeven omstandigheden vertraging van de lossing der zeeboot mee kan brengen. Dit spruit voort uit de eischen van het verkeer, blijkende uit vaste bedingen omtrent de lossing van zeebooten, als daar is het gansch niet ongewone beding om het goed te ontvangen as fast as steamer can deliver, — zoo spoedig als de zeeboot lossen kan — een beding, waarmede iedere rijnschipper wordt geacht rekening te houden!

Hoewel het zich in de Rotterdamsche havens in tegenstelling met die te Antwerpen niet veelvuldig kàn voordoen, dat een brug of een sluis een schip ophoudt, is dit toch met de ligplaatsen in Delfshaven wel het geval.

Had nu een schip op het tijdstip der overeenkomst reeds ligplaats genomen achter de sluizen in Delfshaven, en kon het schip door oponthoud wegens het

lang of langer dan gewoonlijk gesloten zijn der sluizen eerst later dan verwacht mocht worden langszijde van de zeeboot aanwezig zijn en heeft daardoor de kapitein van de zeeboot van het hem veelal ten dienste staand recht om te lossen in lichter gebruik gemaakt, dan is de schipper volgens een beslissing van den Kantonrechter te Rotterdam van 16 April 1913 voor de extra kosten van het lossen in lichter niettemin niet aansprakelijk. In deze zaak vorderde de schipper van de gedaagde de rest-vracht; gedaagde stelde harerzijds eene tegen-vordering in wegens door haar gemaakte kosten ter zake van het niet tijdig aanwezig zijn van eischers schip, maar zag die tegenvordering afgewezen:

„Overwegende dat de eischer in deze betaling vordert van f 117.75 voor saldo vracht en de gedaagde de verschuldigdheid van dit bedrag erkennende, daarmede wil compenseeren een vordering op den eischer tot een bedrag van f 51.— wegens schade door haar geleden omdat de eischer niet gezorgd heeft dat hij met zijn schip tijdig kon zijn langszij der zeeboot, waaruit hij moest laden, terwijl zij het saldo ad f 66.75 heeft aangeboden;

Overwegende dat die door eischer ook wat het bedrag daarvan betreft, betwiste vordering allerminst voor dadelijke vereffening vatbaar is, zoodat compensatie niet is toegelaten en de vordering in conventie erkend zijnde, kan worden toegewezen;

Overwegende dat de gedaagde voor het geval wij compensatie niet toelaatbaar achtten voormeld bedrag in reconventie heeft gevorderd;

Overwegende dat de gedaagde, stellende, dat doordien eischers, door haar bevracht schip Vorwaerts niet tijdig langszij was van de zeeboot, waaruit hij moest laden en daarom een deel der voor eischer bestemde haver in lichter is overgeladen, betaling

vordert van de daardoor ontstane kosten ad f 51.— op grond dat dit niet tijdig langszij der zeeboot zijn van eischers schip te wijten is aan eischers schuld of nalatigheid, doch de eischer de voorstelling van gedaagde zoomede zijn schuld en de juistheid van het gevorderde bedrag ontkent;

Overwegende dat de gedaagde die schuld of nalatigheid daarin zoekt, dat de eischer met zijn schip binnen de sluis van Delfshaven lag en hij doordien het hoog water was niet dadelijk kon geschut worden en zoo naar buiten komen om door de door gedaagde gezonden sleepboot naar de zeeboot te worden gebracht;

Overwegende dat de gedaagde niet heeft gesteld, dat de eischer zich niet heeft laten schutten zoodra daartoe de gelegenheid was en haar verwijt aan den eischer dus daarop neerkomt, dat de eischer binnen de sluis ligplaats had genomen en wel zooals zij in haar exploit zegt in de Achterhaven;

Overwegende te dien aanzien dat het gaan liggen in de Achterhaven, waar evenals b.v. in de Zalmhaven steeds schepen liggen, die wachten om te worden beladen, zeer zeker op zich zelf den schipper niet kan worden verweten, daargelaten of niet den eischer die ligplaats is aangewezen door de Havenpolitie en in casu de eischer, die bevracht was om te laden, „uit een boot" en dus niet kon weten, wanneer hij moest laden, hebbende hij dan ook van 12 tot 19 October gewacht, vrij was te gaan liggen waar hij wilde: dat hij indien de eischer ergens lag, waar hij niet elk oogenblik vandaan kon (gesteld het beweerde omtrent niet kunnen schutten is juist) de gedaagde of haar bevrachter had te zorgen den eischer zoo tijdig te waarschuwen dat hij in staat was tijdig te schutten en naar buiten te komen;

Overwegende dat dus het door de gedaagde als

grondslag voor eischers schuld gestelde feit geen schuld van dezen medebrengt en zij geen ander feit heeft gesteld waaruit eischers schuld aan het niet tijdig langszij der sleepboot zijn volgt, zoodat haar reconventioneele vordering niet ontvankelijk moet worden verklaard, waardoor een onderzoek omtrent de juistheid der verder gestelde feiten en naar de vraag of de gedaagde zelfs overigens behoorlijk feiten tot staving harer vordering heeft gesteld, vervalt.

WAARSCHUWING TOT LADEN.

Het geven van eene waarschuwing, dat een schipper moet gaan laden, wordt dikwijls nagelaten. De schipper hoort dit meestal eerst doordat een sleepbootje langszijde komt met de mededeeling, „schipper, ik moet „je naar de Medea aan boei 2 brengen."

Maakt de schipper alsdan niet onmiddellijk vast, omdat, zooals zoo licht kan geschieden, b.v. het anker onklaar ligt, dan zal de sleepboot maar al te dikwijls niet willen wachten en leeg wegvaren; dan houdt de bevrachter den schipper voor de gevolgen, b.v. het lossen in lichter, aansprakelijk.

Ten onrechte echter. De schipper behoort „tijdig" gewaarschuwd te worden.

Maakt in een geval als het genoemde de knecht het anker klaar en gaat de schipper intusschen een bootje bestellen dat hem naar de Medea brengt, hij zal vrij uitgaan; hem zal geen willekeurige som van zijn vracht worden afgehouden: de schipper heeft immers recht eerst gewaarschuwd te worden en moet daarnà, zoo spoedig mogelijk de omstandigheden dat toelaten bij de zeeboot laadgereed zijn.

Dit eerste bootje naar de laadplaats, dat voor rekening is van den schipper, wordt hem nog al eens door den bevrachter gezonden. De schipper behoeft uitter-

aard van hetzelve geen gebruik te maken, doch is vrij om te sleepen, met wien hij wil.

Moeilijkheden worden er soms door geschapen, daar enkele „kantoren" eigen bootjes hebben of vaste bootjes op speciale overeenkomsten.

De schipper is, wanneer hem de prijs niet aanstaat, vrij met een ander bootje te sleepen; het kantoor heeft geen recht betaling te vorderen voor een gezonden bootje, wanneer de schipper daarvan geen gebruik wenscht te maken.

Menigmaal wordt een schip bevracht met de tijdsbepaling: „7 uur ter inlading gereed te liggen".

Deze tijdsbepaling is, zooals bereids in het algemeen werd betoogd, en mede op zichzelf in verband met de snelle lossing in de Rotterdamsche haven, een uiterste termijn; alleen omstandigheden, die overmacht opleveren, zullen den schipper kunnen baten als hij n a 7 uur eerst ter inlading gereed lag. Geene sommatie is noodig, de schipper weet, dat hij zijn verplichting slechts na kan komen, door uiterlijk om 7 uur met zijn schip aanwezig te zijn, terwijl hij de schade zal moeten vergoeden die de bevrachter lijdt door zijn wanpraestatie voor het geval hij niet aanwezig was.

Ook het „onmiddellijk ter inlading gereed liggen" komt nog al eens op een charter voor; de soep wordt nu eenmaal niet zoo heet gelepeld, als ze van het vuur komt. De schipper behoeft zelfs bij overvloed van benzine geen automobiel te huren om naar de Waalhaven te rijden, maar zal wijs doen tegelijk met het door hem te bestellen sleepbootje, dat zijn schip naar de laadplaats moet sleepen, naar boord te gaan.

SCHEEPSBEVRACHTER.

De „bevrachter" moet den schipper waarschuwen.

In deze conditiën wordt onder bevrachter voortdurend verstaan de inlader of de expediteur.

Als de schipper over den bevrachter spreekt, bedoelt hij bij verkorting den scheepsbevrachter (affréteur, courtier de fret, Schiffsbefrachter, Frachtenmakler,) door wiens bemiddeling de vrachtovereenkomst wordt gesloten en met wien de schipper ook vervolgens geregeld terzake dier reis in aanraking blijft.

In de Antwerpsche bevrachtingsvoorwaarden wordt onder andere in art. 8, 10 en 28 met den „bevrachter" bedoeld de scheepsbevrachter.

De scheepsbevrachter ontvangt van den schipper zijne belooning welke — ook zonder dat partijen deswege uitdrukkelijk overeenkomen, — 5 % bedraagt van de vracht; in de Antwerpsche voorwaarden wordt dit percentage uitdrukkelijk in art. 1 vastgesteld: maar men mag aannemen, dat nergens van deze 5 % veelvuldiger wordt afgeweken dan juist te Antwerpen.

In afwijking der 5 % komen partijen wel overeen de provisie (soms genoemd commissie) te bepalen op $2^1/_2$ cent per te vervoeren last (van 2000 K.G.).

De provisie wordt alleen over de vracht of het per dag overeengekomen liggeld berekend bij de in den laatsten tijd veelvuldig voor liggen met regeeringsgraan gecharterde schepen; over eventueel overliggeld bij belading of bij de lossing is de schipper geen provisie verschuldigd. Enkele binnenlandsche bevrachters namen echter sinds korten tijd in hunne charters de clausule op, dat óók over overliggeld provisie moet worden betaald.

Wenscht een schipper dat deze clausule zal worden doorgehaald, dan treft hij rechtstreeks het financieel belang van den scheepsbevrachter en komt natuurlijk voor een volgende reis alleen bij nood aan de beurt.

Dit moge als voorbeeld dienen, hoe gewenscht het is een uniform-charter in te voeren, zoodat alle neven-

bedingen, die men eventueel wenscht, eerst door partijen worden besproken en overeengekomen en eerst daarna afzonderlijk opgenomen — met rooden inkt! — in den charter.

Verhuurt een schipper door bemiddeling van een scheepsbevrachter zijn schip voor een jaar, dan moet de normale provisie gesteld worden op 2 % der jaarhuur.

Vinden wij op Belgische charters zeer dikwijls eene clausule die de aansprakelijkheid van den scheepsbevrachter uitsluit, bij ons is dit nooit het geval. De scheepsbevrachter, die den naam van den aflader in den charter vermeldt, behoeft immers alleen in te staan voor het bestaan van de machtiging tot het sluiten der overeenkomst. (Vonnis Rechtbank Rotterdam, 10 Juni 1914, Ned. Jur. 1915, blz. 597).

Het beroep van scheepsbevrachter leidt tot het „overnemen van transporten", tot het met den bevrachter sluiten eener vervoerovereenkomst en het daarna zelfstandig afsluiten eener bevrachtingsovereenkomst met den schipper.

De scheepsbevrachters, volkomen op de hoogte van den toestand der vrachtenmarkt, benutten hun kennis voor hunnen opdrachtgever.

Zij zijn echter uiterst zelden waarlijke bemiddelaars, met een vast mandaat van hun opdrachtgevers, handelen maar al te dikwijls onder den schijn van bemiddeling geheel voor zich zelf als transportondernemer.

Ten opzichte van de bemiddelaars bij de bevrachting is het eigenaardig, dat hun opdrachtgever, de belader, hen niet salarieert, maar dat zij als gezegd, beloond worden door den schipper.

Waar in Rotterdam voor de Rijnvaart veel mede-

dinging is tusschen de scheepsbevrachters, daar één zelfde reis aan verschillende bevrachters wordt opgegeven en aan dien „bevrachter" wordt gegund, die „het goedkoopste schip" krijgt, is het geen wonder, dat men met bijzondere middelen een goedkoop schip tracht te krijgen; dat er wrijving ontstaat, dat de voorspiegelingen van vlug beladen te zullen zijn, en het ieder oogenblik binnen kunnen komen (uit zee) van het zeeschip, waaruit geladen moet worden, maar al te dikwijls blijken minder juist geweest te zijn.

Het gevolg is dan, dat er op die tusschenpersonen wordt afgegeven, zoodat het met de scheepsbevrachters is als met de vrouwen: zij is de beste vrouw, van wie de mannen het minst spreken.

De actie en onrust in de schipperswereld, in het najaar van 1916 had wellicht het oogmerk de bemiddeling der scheepsbevrachters ter zijde te stellen.

Te verwonderen zou dit niet zijn, omdat de scheepsbevrachters niet zijn tusschenpersonen, die als zuivere bemiddelaars, bevrachters en schippers tot elkaar brengen, en zóó het verkeer dienen. De scheepsbevrachters, die bemiddelaars behoorden te zijn, staan volledig aan de zijde van den bevrachter, zijn vaak zijne vaste vertegenwoordigers en hebben niet alleen als zoodanig, maar ook verder bijkans zonder uitzondering als reeder of koopman of anderszins eigen belangen, die zij volkomen begrijpelijk vóór de belangen van de schippers dienen. Zoolang de scheepsbevrachter dan ook niet is de onpartijdige tusschenpersoon, de makelaar, de persoon dus, die niet gerechtigd is zelf schepen te exploiteeren of andere tot de scheepvaart betrekking hebbende overeenkomsten aan te gaan; dat wil zeggen zoolang als de scheepsbevrachter de eigenaardige positie inneemt van nu en zoolang geen onderlinge overeenkomsten of wettelijke bepalingen daarin verbetering brengen,

zal er openlijk of in stilte strijd gestreden worden en het daarmede samenhangende deel der bedrijfsmoeilijkheden voor de schipperij blijven bestaan.

In het volle besef der moeilijkheden, maar zich het goed recht der schipperij bewust en haar plicht langs lijnen van geleidelijkheid verbetering te brengen in de bedrijfstoestanden, heeft de Hoofdinspecteur voor de Scheepvaart de Heer A. D. Muller een schoone daad verricht, waarvoor hem groote erkentelijkheid van de zijde der schipperij toekomt.

Het is zijn werk, dat de vereeniging Samenwerking is opgericht: de vereeniging die, ten bate van de binnenvaart zich ten doel stelt het tegengaan van misbruiken bij de bevrachting en het bevorderen van scheepvaartbelangen.

De vereeniging heeft een scheidsgerecht in het leven geroepen, dat veroordeelen zal hem, die ter zake van bevrachting doet of nalaat te doen wat met de goede zeden of wat met eene behoorlijke bemiddeling of wijze van zaken doen in strijd is.

Meer bepaaldelijk werd gewezen op de volgende misbruiken:

a. Het aannemen of aanbieden van geld, geldswaarden of zaken, andere dan in de bevrachtingsovereenkomst zijn of worden bedongen, zoowel voor zich als voor anderen.

b. Het direct of indirect bewegen tot gebruik of koop van sterken drank of andere genot- of levensmiddelen.

c. Het zonder billijke reden weigeren om eene bevrachtingsovereenkomst aan te gaan, of het zonder billijke reden uitsluiten of bevoorrechten van een bevrachter of van een schipper ten aanzien van eene bevrachtingsovereenkomst.

d. Het opzettelijk misleiden of het onjuist of onvolledig inlichten van een schipper ten aanzien van de

bestemming van het te bevrachten vaartuig of den aard der te laden goederen.

e. Het opzettelijk misleiden of het onjuist of onvolledig inlichten van een scheepsbevrachter ten aanzien van de eigenschappen en de inrichting van het te bevrachten vaartuig.

f. Het bedingen van eene hoogere scheepsbevrachtersprovisie dan de op het oogenblik geldende, door de Vereeniging vastgestelde.

g. Het opzettelijk gebruik maken van misleidende, onvolledige of voor meer dan een uitlegging vatbare bewoordingen en opgaven.

Wat heilzame invloed wil deze vereeniging op het bedrijf uitoefenen! Een goed brok hout was gevonden om in de plaats van deze rotte stee in te timmeren. De wijze van bevrachting gaf den schippers een gevoel van onbehagelijkheid en ergernis. Door de vereeniging Samenwerking zou een weg tot een gezonden toestand worden geschapen — mits uitteraard de scheepsbevrachters tot genezing van het kwaad wilden medewerken.

De scheepsbevrachters nu hebben, als menschen van goed inzicht, die begrijpen welke belangen voor hen op het spel staan, volledig medegewerkt. Zoowel de Vereeniging van Scheepsbevrachters in Nederland met hare vele afdeelingen als de vereeniging de Eendracht, waarvan de leden meer speciaal de rijnbevrachting uitoefenen, traden zonder voorbehoud toe, ten bewijze, dat hare leden er prijs op stelden een eerlijken naam te verwerven, ten bewijze, dat zij ten opzichte van geen hunner handelingen voor het oordeel van een scheidsgerecht schuw hadden te zijn.

Men zou niet anders hebben verwacht dan dat de schipperij van haar zijde de vereeniging met vlag en wimpel had welkom geheeten — maar zoo was het

niet. Zoowel zijn ongeletterdheid, als zijn wantrouwen maakt den schipper blind voor het goede. Het mag gerustelijk gezegd worden dat hier, als zoo dikwijls, onkunde en gebrek aan inzicht van enkelen tot nadeel van velen leidden. Onkunde was hier doordat de statuten der vereeniging niet werden begrepen. Wel werden de letters gelezen die er stonden, maar niet wat die achter elkaar geplaatste woorden beteekenden. Wantrouwen deed de rest. Met uitzondering van de Federatie van schippersvereenigingen in Friesland — een krachtige bond met opgewekt vereenigingsleven,— gewerd alzoo aan de vereeniging Samenwerking van zijde der schipperij niet die medewerking, die verwacht mocht worden voor eene vereeniging, die haar grondslag vond in den wensch de schipperij van een oude kwaal te genezen.

Zoo stonden de zaken in het voorjaar van 1916; maar wij leven snel, de tijden lieten sinds hun weldadigen invloed gelden en de tijd zal niet verre zijn, dat de vereeniging Samenwerking een uitkomst voor hare leden zal zijn en voor gansch de binnenschipperij ten opzichte van alles wat de moreele zijde der scheepsbevrachting raakt.

Het is ook deze vereeniging, die naast het tegengaan der misbruiken bij de bevrachting niet zal nalaten het wijdsch doel, dat zij zich stelde te volvoeren. Zij zal de algemeene scheepvaartbelangen gaan bevorderen en daartoe zal zij reeds dadelijk niet schooner kunnen doen dan voor het geheele land geldende bepalingen van vrachtrecht (beursconditiën) tot stand te brengen.

Beladen en stuwen.

Beladen is het brengen van het goed in een bepaald ruim van het rijnschip, en het verdeelen, plaat-

sen en opstapelen daarvan. Zijn deze werkzaamheden bij het laden tusschen inlader en schipper verdeeld? Hoe is de werkverdeeling?

In de rijnvaart brengt de bevrachter altijd de lading in het rijnschip, en wel in het daartoe aangewezen ruim; is het goed eenmaal in het ruim, dan wordt het door den schipper gestuwd; stuwen is het onderdeel der belading waardoor de goederen op de hun meest geëigende plaats in verband met den bouw van het schip en den aard der goederen in de ruimen of op het dek geplaatst worden.

Bedingt de schipper „vrij stuwen" dan komt ook dit deel der werkzaamheden voor rekening van den bevrachter. Laden is, omdat stuwen er een onderdeel van vormt, in het algemeen een tweezijdige handeling, maar het is dit geenszins altijd, want bij het laden van hout wordt van den schipper, ook al bedong deze geen „vrij stuwen" geen handelen gevorderd; hij wijst zelfs niet aan waar de belading moet aanvangen. Stuwen van hout geschiedt steeds door en voor rekening van den bevrachter; bij andere soort lading komen andere verhoudingen: bij zakgoed (gezakte goederen) maakt de schipper of diens knecht in ieder ruim van de eerste zakken, die aan boord komen een stoel, en verder worden den schipper de zakken op den stoel geleverd, worden dezelve door den schipper daar aangenomen, aangepakt en door hem vervolgens opgenomen en richtig opgestapeld; laden is dus alsdan een volkomen tweezijdige handeling. Met „vrij stuwen" doet de schipper, zakgoed ladende, niet anders dan aanteekening houden van het getal zakken dat zijn schip ingaat; bij stortladingen vloeit het goed in het rijnschip en zal de schipper al naar de omstandigheden de lading wat weg moeten werken naar de zijkanten van het schip; bij ertsladingen krijgt de schipper eerst aan bak- óf stuurboordzijde door het leegstorten van

de bakken erts lading in zijn schip; hij zou nu die lading naar de andere zijde van zijn schip moeten verwerken, verkiest in stede van dit stuwwerk, zijn schip te zwaaien (natuurlijk op zijne kosten), om het dan aan de stuur- of bakboordzijde door het verder instorten der lading de last te laten geven.

In Antwerpen is door het gebruik komen vast te staan dat de schipper bij normale bevrachting om te varen niet stouwt: kolen, pitch, ertsen, lood in slakken, geutijzer, ijzeren liggers, riggels, balken, hout, stuk- en zakgoed; art. 5 van de Algemeene Voorwaarden ter Handelsplaats Antwerpen voor het bevrachten, laden en lossen van Binnenvaartschepen legt dit gebruik vast.

Wordt te Rotterdam met meerdere ploegen geladen dan komen de kosten van het stuwen niet voor zijne rekening, maar ook in verscheidene andere gevallen zal de bevrachter zonder deswege te zijn overeengekomen met den schipper, zelf stuwen en den schipper niets in rekening kunnen brengen. In de Antwerpsche Voorwaarden staat in art. 17 ten opzichte van de „bevrachting in verblijf", voor *alle* gevallen dus bij de bevrachting op „liggen": Het stouwen der lading is voor rekening der Koopwaar.

Ook met „vrij stuwen" houdt de Rechter den schipper voor wat de stuwage betreft aansprakelijk; de schipper zal hiermede rekening moeten houden en hij zal dus bij de beladingswerkzaamheden bij voortduring moeten opletten, Homerus met zijn slapen niet navolgen en onmiddellijk hebben in te grijpen zoodra dit werk niet richtig geschiedt.

Met het lossen staat het in de rijnvaart anders dan met het laden; lossen is het overladen van de goederen uit het rijnschip in het zeeschip of op den wal; de rijnschipper heeft aan dat werk in Duitschland soms (verpakte goederen), in Rotterdam nooit mede te arbeiden; hij behoeft daartoe niet eenmaal zijn hijsch-

tuig beschikbaar te stellen als dit niet uitdrukkelijk overeengekomen is, ook al heeft hij eene lading in, die niet anders dan door hijschen kan gelost worden. Hijschtuig beschikbaar stellen, dat in goede orde verkeerde, was nu juist van ouds, zooals dit geboekstaafd is in het Twintigste deel van Boek III der Inleidinge van de Groot, ontleend aan de Vonnissen van den Waterrechte ten Damme in Vlaanderen, een der verplichtingen van den schipper: de schipper was verplicht zorg te dragen dat „goede touwen ende koorden" om het schip te laden en te ontladen aan boord waren. Hij was verplicht die touwen aan den koopman, — de koopman was in die dagen van weinig samengesteld verkeer afzender of ontvanger — te laten onderzoeken „of daar eenig gebrek aan was".

Liet de schipper de touwen niet keuren, dan was hij bij schade tijdens laden of lossen zonder nader bewijs verplicht deze te beteren (terwijl het loon voor het ophijschen — „windegeld" — meedragen moest), bleek bij het keuren eenig gebrek aan de koorden, dan was de schipper verplicht dat gebrek te herstellen.

Niets van dit al tegenwoordig: lossen, overladen, legt den schipper geen anderen plicht op dan de luiken open te leggen, waar hij wenscht dat met de lossing begonnen moet worden, en zijn er verschillende partijen, aan te wijzen met welke partij de lossing moet aanvangen. Lossen is voor hem gelegenheid geven te lossen — eventueel ieder het zijne; hij beroert de goederen niet.

Als de Rechtbank te Rotterdam op 12 November 1914 (Ned. Jur. 1915 blz. 823) besliste, dat het overladen eene tweezijdige handeling is, waarbij de schipper van het rijnschip gehouden is de goederen af te geven en aan te wijzen aan den ontvanger, terwijl deze de goederen in ontvangst heeft te nemen en heeft over te laden in het zeeschip, dan heeft het

werkwoord „afgeven" in deze zinsnede de passieve beteekenis van toe te laten dat de ontvanger het voor hem bestemde goed aanvat, opneemt en in het zeeschip brengt: niet de minste krachtinspanning wordt hierbij van den schipper geeischt.

De omstandigheden maakten aldus den schipper bij lossingswerk uit zijn schip tot een contemplatief toeschouwer, die echter als goed zakenman ook zonder dat hij verantwoordelijk is voor stukstal, met een potloodje in de hand aanteekeningen maakt omtrent wat zijn schip verlaat.

Omtrent stuwage in verband met de volgens overeenkomst te laden goederen en des schippers aansprakelijkheid deswege, moge hier verwezen worden naar het in verband met artikel 10 der Rijnvaartconditiën verhandelde.

SCHADE BIJ BELADING.

In verband met de belading moge hier worden opgemerkt, dat de wijze van belading in een haven als Rotterdam, waar vóór alles vlug werk wordt verlangd, er toe leidt dat ruw werk wordt geleverd, hetwelk maar al te dikwijls oorzaak is, dat door de lossingswerkzaamheden schade wordt toegebracht aan het ladende rijnschip: een brok erts valt uit een maar al te vaak overladen bak, een laadboom van de scheef liggende zeeboot zwaait uit tegen het stuurwerk en de roef van het rijnschip en beschadigt dit op ernstige wijze; hijschen worden zonder de noodige voorzorgen aangeslagen, zoodat de last losschiet uit leng, strop of haak; een balk valt met den kop in het gangboord, omdat de hijsch aanliep en veroorzaakt een deuk en barst in het ijzer; een leng breekt en een zwaar gietstuk valt op en door den bodem van het rijnschip. In al deze gevallen verkeert de schip-

per ten opzichte van herstel van de hem berokkende schade in een zeer moeilijke positie, daar de lieden van het lossingswerk, die de schade hebben toegebracht zich immers wel wachten schuld te erkennen. Als er schade moet worden betaald, wordt deze n.l. veelal van het loon der werkende ploeg afgehouden.

Alleen in bijzondere gevallen zal de schipper getuigen kunnen voorbrengen en dan nog zullen die getuigen gewoonlijk niet meer dan alleen het feit van het vallen van het stuk erts kunnen mededeelen, zelden of nooit echter de oorzaak van het vallen aantoonen, zoodat de schipper, die de nalatigheid of de feiten, waaruit de schuld der beladers voortvloeit, niet kan bewijzen, de toegebrachte schade zelf zal hebben te lijden.

Kans hebben, telkens weer, in een dergelijke, ook financieel onaangename, positie te kunnen komen verkeeren, is op zichzelf onverkwikkelijk. Te meer is dit zoo, waar de Rechter zegt: er kan goed gelost worden, maar gij, schipper, moet het risico van het ruwe lossen maar dragen.

Een vonnis van de Eerste Kamer van de Rechtbank te Rotterdam van 19 Mei 1913, Ned. Jur. 1913 blz. 894, luidt als volgt:

Ten aanzien der feiten:

Overwegende dat mede door het bij pleidooi aangevoerde tusschen partijen vaststaat:

dat het aan eischeresse in eigendom toebehoorende Rijnschip „Fendel 39" op 4 Maart 1912 was liggende in de Spoorhaven te Rotterdam, langszijde van het stoomschip „Radolph Blumberg";

dat de werklieden van gedaagde de lading van het Rijnschip, bestaande uit ijzeren spoorrails etc. overlaadden in het stoomschip voormeld;

dat een spoorrail tijdens de overlading uit een bundel, door gedaagde's werklieden samengesteld en

vastgemaakt, in een leng of strop, op het oogenblik, dat deze bundel zweefde boven de „Fendel 39" is geschoten en gevallen in dit Rijnschip, waardoor dit is beschadigd;

Overwegende dat eischeresse ter dagvaarding en daarmede gelijkluidende conclusie van eisch heeft gesteld:

dat het gebeurde is te wijten aan de schuld, immers de nalatigheid van gedaagde's werklieden;

dat zij toch meergenoemden spoorrail zoodanig in den strop of leng hadden behooren vast te maken, dat de spoorrail tijdens de overlading niet had kunnen losschieten;

dat de gedaagde aansprakelijk is voor deze schade, onrechtmatiglijk veroorzaakt door hare ondergeschikten in de werkzaamheden, waartoe zij dezelve gebruikt heeft;

Op welke gronden eischeresse heeft gevorderd enz.;

En in rechte:

Overwegende dat eischeresse ter zake van hetgeen boven als vaststaande is aangenomen van de gedaagde schadevergoeding vordert, en daarvoor als rechtsfeiten heeft gesteld, dat het uitschieten van de rail, die in het Rijnschip is gevallen, te wijten was aan de schuld en nalatigheid van gedaagde's werklieden, die deze spoorrail zoodanig in den strop of leng had behooren vast te maken, dat tijdens de overlading die rail niet had kunnen losschieten;

Overwegende dat door eischeresse niet is beweerd en ook niet is gebleken, dat tusschen partijen eenige bijzondere overeenkomst was getroffen, omtrent de wijze, waarop de lossing en lading zou geschieden en daaruit kan worden afgeleid, dat eischeresse genoegen nam met de in de haven van Rotterdam algemeen gebruikelijke wijze van lossing van een schip dat langszij een ander schip zich bevindt, en

die naar het oordeel der Rechtbank niet als onvoorzichtig is aan te merken;

Overwegende dat het de Rechtbank toch uit eigen wetenschap bekend is, dat deze wijze daarin bestaat, dat tusschen de rails, die den bundel vormen, hout of touw wordt aangebracht ter vermijding van het glijden van ijzer over ijzer; dat vervolgens de leng tweemaal om den bundel wordt geslagen en wel zoodanig dat de omslagen naast elkaar zijn gelegen, en de haak met de rugzijde naar boven vast gemaakt, wordt aangeslagen;

Overwegende dat het der Rechtbank eveneens bekend is, dat niettegenstaande deze voorzorgsmaatregelen, en ondanks deze behoorlijke samenstelling van een bundel rails het toch nog kan gebeuren en gebeurt, dat bij het ophalen of doen neerdalen van zulk een bundel, er een rail uitschiet, doch zulks zijn oorzaak niet vindt in de samenstelling van den bundel, maar in andere omstandigheden en handelingen, als het schokken van de winch, het schudden van den mast of het ongelijkmatig ophalen of doen neerdalen van den bundel;

Overwegende dat er wel een werkwijze is, waarbij onder alle omstandigheden als de bovengenoemde het uitschieten van een rail uit den bundel wordt voorkomen, doch een dergelijke methode van laden en lossen in het havenbedrijf niet wordt toegepast, en wel met het oog op de alsdan vereischte tijd en kosten, die exceptioneel ruim en groot zouden zijn;

Overwegende dat uit het niet toepassen van deze laatstgenoemde werkwijze, nog allerminst volgt, dat de gewone wijze van laden en lossen, waarbij het uitschieten van een rail wel mogelijk is, als vanzelf als onvoorzichtig is aan te merken, en in ieder geval zou leiden tot aansprakelijkheid voor daardoor ontstane schade hetgeen dus ten onrechte door eischeresse is betoogd;

Overwegende dat mitsdien uit het enkel feit, dat de rail is uitgeschoten, niet alleen schuld of nalatigheid van de zijde van gedaagde kan worden afgeleid, en eischeresse dus, nu daaromtrent door haar geen andere feiten zijn gesteld, in hare vordering niet-ontvankelijk moet worden verklaard;

Gezien, enz.; Verklaart eischeresse niet-ontvankelijk in hare vordering; Veroordeelt eischeresse enz.

Maakt het oordeel van den Rechter en zijne opvatting van lossingswerk in de Rotterdamsche haven den schipper niet de dupe van het voordeel, dat de inlader heeft van de snelle wijze van lossing? Het is toch juist die wijze van lossing die de gestelde gevaren medebrengt. Heeft de schipper ingevolge de bevrachtings-overeenkomst niet het recht de goederen aan boord te krijgen zonder dat zijn schip daarbij wordt beschadigd?

Is ook niet een ieder verantwoordelijk voor zijne daden en nalatigheden — en behoorde hier niet hij, die, gelijk de Rechtbank aanneemt, door zijne wijze van werken, — terwijl het beter kan, — schade toebrengt en straks schade zal toebrengen, de gevolgen daarvan te dragen?

In gansch voordeeliger positie bevindt zich de eigenaar van het zeeschip in onderstaand geval, door een beslissing van de 2e Kamer van de Rechtbank te Rotterdam, van 17 Juni 1914, Ned. Jur. 1915, blz. 562, die den leek heel wat rechtvaardiger toeschijnt:

Overwegende dat uit de overgelegde charterpartij van het stoomschip „Thames" in verband met het mede overgelegd cognossement, hetwelk naar die charterpartij verwijst, volgt, dat gedaagde, die zich met dit cognossement als ontvanger van de lading heeft aangemeld, zich daardoor tegenover de reederij verbonden heeft het S.S. met eigen werklieden te lossen

tegen betaling van 9 pence per ton door de reederij;

Overwegende dat mede vaststaat dat gedaagde daarop die lossing met eigen werklieden heeft uitgevoerd en eischeres voorts te bewijzen heeft aangeboden, dat bij en door die lossing een bepaalde nader omschreven schade aan het schip is toegebracht en de eenige vraag, die partijen thans verdeeld houdt deze is, of eischeres alleen op grond van deze feiten vergoeding van die schade van gedaagde kan vorderen, dan wel nog bovendien zal moeten bewijzen, dat die schade is ontstaan tengevolge van schuld van der gedaagde werklieden bij de lossing, gelijk door eischeres subsidiair te bewijzen is aangeboden;

Overwegende dat deze vraag in eerstgemelden zin moet worden beantwoord;

Overwegende dat toch de verbintenis tot lossing van een S.S. verder strekt dan de verplichting om de lading uit het schip te verwijderen en medebrengt dat dit werk op normale en behoorlijke wijze geschiedt, waaronder is begrepen dat door de uitvoering der lossing zelve geen schade aan het schip wordt toegebracht;

dat waar nu volgens der eischeres primair bewijsaanbod tijdens de lossing door de zelfgrijpers, welke bij die lossing werden gebruikt, de bodem van een der ruimen en een ijzeren ladder in dat ruim zijn beschadigd — dit feit op zichzelf schending van de overeenkomst tot lossing oplevert;

Overwegende dat eischeres dus met haar primair bewijsaanbod betreffende de oorzaak van de schade kan volstaan;

Alvorens verder te beslissen:

Laat eischeres toe door getuigen te bewijzen, enz.

Artikel 2.

Indien de schipper niet is aangenomen om uit een bepaald schip of uit bepaalde schepen te laden of ook indien dit wel het geval is maar de overlading niet rechtstreeks uit het zeeschip in het rivierschip plaats heeft, is de schipper gehouden op de eerste waarschuwing naar de laadplaats of de laadplaatsen die de bevrachter hem zal aanwijzen te verhalen. De kosten van verhalen van de eene laadplaats naar de andere komen eveneens voor rekening van den bevrachter.

Het artikel behelsde oorspronkelijk de verplichting van den schipper op eerste waarschuwing naar de laadplaats te verhalen voor het geval de naam van de zeeboot niet in den charter genoemd was.

Door het invoegen der verplichting tot niet-rechtstreeksche overlading, is de beteekenis van dit artikel geen andere geworden dan den schipper de verplichting op te leggen, wanneer de voor zijn schip bestemde partij bereids zou zijn gelost uit het zeeschip in lichter of op de kade, en men dus den schipper het goed niet als overeengekomen uit het zeeschip leveren kan, niettemin die goederen van de plaats waar zij tijdelijk zijn opgeslagen, te laden.

In den grond dus een gezonde bepaling, die echter niet in een tusschenzin, maar in een afzonderlijk artikel had behooren neergeschreven te worden.

Wil deze bepaling toepassing vinden, dan zullen

de goederen, die men den schipper ter belading zal geven, afkomstig moeten zijn uit het met name genoemde zeeschip, waaruit de schipper aannam te laden.

Het geval komt zelden voor omdat de ontvanger ter vermijding van dubbele kosten uitteraard zorg draagt zoo maar eenigszins mogelijk dadelijk uit de zeeboot in het rijnschip te lossen.

De beslissing van de Rechtbank te Rotterdam van 30 December 1915 te vinden in het Weekblad van het Recht n°. 9936, waarbij een ontvanger te Rotterdam het goed zou ontvangen „le long du bord" dus „langszijde" zal hem weinig hebben behaagd, daar bij dat vonnis aan den ontvanger het recht werd ontzegd om direct in rijnschip te ontvangen. De Rechtbank overwoog, dat integendeel voor het zeeschip, in geval dit aan de kade gemeerd lag, het recht overbleef om het goed langs die walzijde over boord af te geven tengevolge waarvan dan voor den ontvanger verder de verplichting ontstond ook op die wijze — op den wal — te ontvangen.

De juistheid van deze beslissing, zeer zeker nu het niet geldt een vaste lijnboot, moet betwijfeld worden: de kapitein van het zeeschip behoort mede te werken tot eene lossing zooals de ontvanger die ter losplaats naar redelijkheid mag verlangen. In Rotterdam ontvangt men in het algemeen niet op den wal, maar rekent de ontvanger ineens in het binnenschip te kunnen laden.

Bovenstaand geval is er echter een waarvoor dit artikel 2 in het bijzonder gemaakt schijnt.

De geregelde toepassing vinden wij echter elders: veelvuldig vindt zij plaats bij week- of beurtbooten, bij de vaste stoombootlijnen, die over vaste opslagplaatsen en loodsen beschikken.

Toch wordt er ook hier, naast gepaste zorg voor

rentabiliteit der loodsen, ter vermijding van extrakosten bij de lossing van zeeschepen, op bijzondere wijze naar gestreefd zooveel mogelijk direct uit de zeeboot te lossen in het schip dat de goederen naar hunne volgende bestemming moet brengen.

En mocht de eindbestemming nog niet met zekerheid bekend zijn, dan wordt toch in een binnenschip gelost, nadat met den schipper een overeenkomst is gesloten, waarin de clausule werd opgenomen om eerst na eventueel eenigen tijd van liggen te Rotterdam tegen een per dag overeengekomen som, het goed vervolgens ter keuze van den bevrachter te vervoeren naar een van de reeks op den charter genoemde plaatsen, waarbij dan reeds dadelijk de vracht voor ieder van die plaatsen werd overeengekomen: liggen en/of varen.

De verplichting het per dag overeengekomen liggeld te betalen vangt dan aan op den dag, nadat de belading is geëindigd, tenzij over de belading langer werd gedaan dan de wettelijke of overeengekomen laaddagen.

De schipper, die uit één zeeboot heeft aangenomen, blijft één laadplaats behouden.

Er mag op een klein onderscheid gewezen worden: zijn de zeebooten, waaruit geladen moet worden, bij name genoemd, dan moet de schipper „na waarschuwing zoo spoedig mogelijk" ter overlading gereed liggen, zooals dat in art. 1 is bepaald, moet echter uit ongenoemde booten of op andere laadplaatsen worden geladen, dan is de schipper verplicht „op de eerste waarschuwing naar de laadplaats(en) verhalen."

Feitelijk is er geen onderscheid; waarom echter deze verschillende bewoordingen?

Of had men willen uitdrukken, dat een schipper uitteraard spoediger gereed moet zijn tot laden uit een bij name genoemde boot, dan uit een onbekende boot?

Een schipper kan immers de aankomst te Rotterdam van een genoemde boot uit de scheepvaart-berichten vrij nauwkeurig bepalen terwijl dit niet het geval is, als men niet weet uit welke boot men laden moet.

Artikel 3.

De schipper is verplicht desverlangd tot tien uren des avonds te laden en ook des nachts, onder conditie, dat na tien uren des avonds tot 's morgens zes uren het innemen van lading voor een ligdag zal gelden.

Dit artikel was de voorlooper van de wettelijke regeling omtrent het laden en lossen des nachts.

De bedoeling was, dat n.l. het laden in den voor den nachtrust bestemden tijd zoude gelden voor een ligdag. Ligdag hier in de beteekenis van overligdag.

Partijen zijn in dit artikel *niet* overeengekomen den nacht waarin geladen werd te rekenen voor een laaddag, niet dus voor een dag, die met andere voor laden bestemde dagen mede, eventueel het schip in overlaaddagen doet komen, maar voor een ligdag; ligdag, dat is volgens spraakgebruik de verkorte bewoording voor overligdag. Overeengekomen werd dat nachtwerk in ieder geval betaald zoude worden. Voor het laden tusschen 10 uur 's avonds en 6 uur 's morgens, zou de schipper dus ontvangen het bedrag der vergoeding voor één overligdag volgens de grootte van zijn schip.

Een andere opvatting is echter ontstaan. De opvatting, en niet die van de bevrachters alleen, is thans, in tegenstelling met de oorspronkelijke bedoeling der overeenkomst, dat door het laden gedurende een nacht het overeengekomen aantal laaddagen met één wordt verminderd.

Kan men in het algemeen het begrip laden gevoeglijk uitbreiden tot de handelingen, die nauw met het laden zijn verbonden, art. 3 spreekt alléén van een ligdag als „lading ingenomen is". Vaart men dus na 10 uur des avonds op order van den bevrachter naar een tweede laadplaats, en gaat de bevrachter eerst te 6 uur den volgenden morgen met het laden door, dan heeft de schipper géén recht op vergoeding: er is immers niet geladen.

Vonnis van den Kantonrechter te Rotterdam van 31 Mei 1911: „Overwegende nog, dat de eischer er eenigen nadruk op legt, dat hij 31 December 's avonds 7 ure, langszij der Turpin is gesleept om daaruit 's nachts salpeter te laden, doch aan dat sleepen, met dat doel geen recht op overliggeld kan ontleenen; dat toch volgens art. 3 der Conditiën alleen het *innemen* van lading des nachts recht op overliggeld geeft."

De schipper, die in de nachturen tot dit verhalen niet verplicht is, zal dus, versierd met deze kennis, tijdig daaromtrent overeenkomen of wel hij zal rustig van den slaap genieten. Slechts tot laden is hij verplicht. Een vonnis als dat van 31 Mei 1911 bewijst het belang, dat de schipper bij het vasthouden aan dit standpunt heeft. In Antwerpen staat de zaak anders, daar is de schipper tot alle werk des nachts verplicht, maar wordt ook alle werk vergoed.

Vermeld dient te worden, dat de schippers de bevrachtersclausule K. v. K. (art. 4), volgens welke zij *verplicht* zouden zijn geweest behalve des nachts ook op Zon- en feestdagen te laden, hebben verworpen.

Er wordt zoo nu en dan, maar telkens weer, het verlangen van schipperszijde kenbaar gemaakt om den laaddag te verkorten en wel te doen duren van 6 uur 's morgens tot 6 uur 's avonds.

Deze wensch vindt haar redelijkheid in het feit, dat een dag van 12 uur lang genoeg geacht mag

worden, dat extra arbeid extra beloond behoort te worden, en het staat in verband met de omstandigheid, dat ontvangers veelal bezwaar maken het cognossement voor aankomst af te teekenen, wanneer een schipper zich 's avonds na een uur of zes losgereed komt melden.

In art. 15 der Amsterdamsche Conditiën is dit onder de oogen gezien en bepaald, dat de schipper zich op den dag van aankomst vóór 6 uur moet melden in November tot en met Februari en in de andere maanden vóór 8 uur 's avonds, wil de volgende dag als eerste losdag tellen; zoo wordt 7 uur als laatste tijdstip voor het zich losgereed melden, gevonden in art. 3 der Duisburg-Ruhrorter Beursconditiën van 1906 (verder genoemd Ruhr-conditiën).

Wet noch Rotterdamsche Beursconditiën bepalen ten dezen opzichte iets, zoodat de schipper volkomen recht heeft zich nog na 6 uur losgereed te komen melden; dit geeft dikwijls moeilijkheden en anderzijds oordeelt ook de schipper, dat zijn werktijd lang genoeg is geweest van 's morgens 6 tot 's avonds 6 uur, zoodat hem eene verkorting van den losdag, ook wat het aanmelden betreft, welkom zou zijn.

Over nachtrust van den schipper is menigmaal veel te doen geweest; en komt op een gegeven oogenblik wederom eens beroering in de schipperswereld, dan zal de schipper zich deze dagbepaling van 6 tot 6 veroveren, indien niet vóór dien tijd door het regelen van de arbeidstijden van Overheidswege, dit punt reeds tot oplossing mocht worden gebracht, want niet onopgemerkt moge blijven, dat de arbeidstijden en de vergoeding voor overwerk in het havenbedrijf van grooten invloed zijn op wat voor den schipper dag of nacht zal zijn.

In Antwerpen heeft men (zie art. 19 Antw. voorw.) voor het begrip nacht den tijd „buiten de uren van

het Tolwezen" als maatstaf genomen: voor werk, dus óók verhalen, tot middernacht wordt aldaar de vergoeding voor een halven dag betaald; voor werk na middernacht een volle dag.

Volgens Ruhr-conditiën telt de dag van 's morgens 6 tot 's avonds 8 uur en wordt, wanneer niet meer dan vijf nachturen zijn geladen of gelost slechts de halve vergoeding van het wettelijke overliggeld vergoed.

In 1911, dus jaren nadat artikel 3 der Rijnvaartconditiën tot stand was gekomen, werd bij Koninklijk Besluit van 17 Augustus (Stbl. no. 282) eene regeling van den nachtelijken laad(los)tijd voor het geheele land in het leven geroepen: het Kon. Besluit van 1898 werd aangevuld met de volgende bepaling:

„De laad-, los- of ligdag vangt aan te zes uur des voormiddags en eindigt te tien uur des namiddags."

„Indien het laden of lossen van een schip of vaartuig geschiedt in het tijdvak tusschen tien uur des namiddags en zes uur des voormiddags, dan wordt dat tijdvak als een afzonderlijke laad-, los- of ligdag aangemerkt."

„De laad- of losdagen moeten vallen binnen een gelijk aantal achtereenvolgende werkdagen."

„Elke aangevangen laad-, los- of ligdag wordt voor een geheelen dag berekend."

Dit Kon. Besluit, dat den *dag* tot tien uur 's avonds doet duren, gaf ontevredenheid, daar in de jaren, waarin de Rijnvaartconditiën toen reeds golden, bij herhaling op beperking van dien dag tot uiterlijk 8 uur was aangedrongen; het was sedert lang de wensch der schipperij, en noch belangen van inladers noch van ontvangers stonden deze verkorting van den laad- en losdag in den weg. Blijkt dit niet mede uit het feit, dat in Amsterdam, blijkens art. 7 der Beursconditiën, de handel er zich volkomen mede vereenigde,

dat de laad- en losdag in November, December, Januari en Februari slechts zou duren tot 6 uur 's avonds en in de overige maanden tot 8 uur des avonds?

Als men dan mede in aanmerking neemt, dat in kleinere steden en op het platteland het laad- en loswerk reeds veel eerder ophoudt, dan blijkt daaruit, dat het wijzer en met de feiten meer in overeenstemming ware geweest, wanneer in 1911 was bepaald, dat de losdag te 8 uur des avonds eindigde. Nu is slechts te voorzien, dat men bij nadere wijziging den losdag niet langer zal doen duren dan van zes tot zes uur.

Al spreekt ook art. 457 W. v. K. eveneens van ligdagen, bedoelende de vergoeding voor overligdagen, het mag eenige verwondering wekken dat ook in deze wettelijke bepaling van ligdag wordt gesproken. Dat schippers en bevrachters ligdag en overligdag dooreengebruiken voor verschillende begrippen, mocht — het zij met den meesten eerbied gezegd, — geen aanleiding zijn onduidelijkheid te brengen in des Konings Besluit.

Een *ligdag* is niet een overligdag. Een ligdag is een der dagen waarop een schip op liggen (en/of varen) bevracht, na afloop der belading of der laaddagen ligt, over welken dag de overeengekomen vergoeding door den bevrachter wordt betaald. Bovendien komt ligdag voor in de beteekenis van laad- of losdag, waarvan een voorbeeld te vinden is in art. 3 der Antwerpsche Voorwaarden en art. 4 der Rijnvaartconditiën.

Een *overligdag* is altijd een dag, volgende op de overeengekomen, dus veelal wettelijke, laad- of losdagen, op welken dag de belading of de lossing nog niet is afgeloopen: dus een overlaaddag of een overlosdag.

Artikel 4.

Met handhaving van het tweede lid van art. 748 van het Wetboek van Koophandel gaat de tijd van laden in, daags nadat de vrachtovereenkomst tusschen bevrachter en schipper is getroffen, tenzij anders overeengekomen is, en worden de laaddagen bepaald als volgt:

Voor schepen

tot en met een inhoud van 125 ton, 5 achtereenvolgende werkdagen.

Van meer dan 125—275 ton 6 achtereenvolgende werkdagen.

Van meer dan 275—400 ton 7 achtereenvolgende werkdagen.

Van meer dan 400—500 ton 8 achtereenvolgende werkdagen.

en verder voor elke 100 ton meer één ligdag meer tot een maximum van vijftien werkdagen.

Ter vergelijking diene, dat de laadtijd volgens het Kon. Besluit van 1898 is:

Tot en met 125 M³.	3	achtereenvolgende	werkd.
125—200 M³.	4	„	„
200—275 M³.	5	„	„
275—350 M³.	6	„	„
350—425 M³.	7	„	„
425—500 M³.	8	„	„

Verder is de schaal met elke 100 M³. een dag rijzende en gelijk aan die der Rijnvaartconditiën.

Waar juist de in dit artikel behandelde materie aanleiding heeft gegeven tot het samengaan der expediteurs en de gevolgde schippersactie, is het niet zonder beteekenis, dat art. 4 begint met voorop te stellen, dat partijen in het algemeen de wettelijke bepalingen gehandhaafd wenschen te zien.

De bevrachters wenschten den ouden toestand te bestendigen en namen in hunne conditiën als art. 5 op: „*In afwijking* van hetgeen in het tweede lid van art. 748 Wetboek van Koophandel is bepaald, gaat de tijd van laden in op den dag, waarop met de overlading van de goederen, die de bevrachter in het aangenomen schip wil vervoeren, kan worden aangevangen."

De hoofdzaak der nieuwe wettelijke regeling van 1897 zou hierdoor waardeloos zijn gemaakt; geen wonder dus, dat art. 4 der Rijnvaartconditiën aanvangt: „*Met handhaving*" van het nieuwe lid van art. 748, enz. Als men dan ook van de zegepraal der schippers spreekt, vindt dit zijn grond in deze eerste woorden van art. 4 en het in aansluiting daarmede verbannen uit de conditiën van art. 8 K. v. K. (blz. 41) en evenzeer van het in art. 12*a* (blz. 45) gewenschte.

Er is maar ééne afwijking tusschen partijen overeengekomen en wel deze, dat voor schepen tot 425 M³. de laadtermijn werd verlengd.

Deze afwijking der wettelijke bepalingen, waarbij de laadtijd voor de categorieën van schepen tot 425 M³. langer is gesteld dan de wettelijke, kwam door eigenaardige overwegingen tot stand. Geenszins toch was dit eene verandering, die van bevrachterszijde gewenscht werd; hun ontwerp zwijgt hierover. Het was een gevolg van de handelspolitiek der schippers met schepen tot 200 last. Zij zagen de tonnenmaat en het aantal der grootere schepen

onrustbarend stijgen en meenden, dat hunne kleinere schepen het werk, dat zij tot nog toe hadden gedaan, niet zouden behouden; zij vreesden dat men voortaan twee of drie partijen in één schip zou verladen en dit dus te hunnen nadeele.

Door de speling, die het grooter aantal laaddagen geeft bij groote schepen, wisten zij in het nadeel te zijn. Tot tegenwicht hebben zij alstoen uit eigen beweging den laadtijd hunner schepen verlengd.

Zal dit iets hebben gebaat? Weegt één overligdag van een schip van 300 M^3. en één van een schip van 400 M^3. (samen f 24.50) op tegen het voordeel van het verladen der geheele partij in één schip van 700 M^3. tegen immers lagere vracht?

Was de wettelijke laadtijd niet ruim voldoende? En is zelfs die wettelijke laadtijd niet te lang geworden?

Is de langere laadtermijn niet een verliespost gebleken en zouden de betrokkenen de wettelijke regeling niet gaarne hersteld zien?

Of is thans zelfs een verkorting van de wettelijke laad- en losdagen en wel in het bijzonder voor de kleinste schepen niet een dringend-noodige verbetering geworden?

De verkorting van den termijn sluit zich logisch en normaal aan bij de in het algemeen en in de Rotterdamsche haven in het bijzonder veranderde toestanden.

De kranen, brugkranen, (laadbruggen), Jacobsladders, elevators, transporteurs en andere hefwerktuigen, zoo op den wal als drijvende, voor laden en lossen met zelfgrijpers en stort- en weeginrichtingen hebben de buitengewoon snelle lossing der zeebooten mogelijk gemaakt, zoodat Rotterdam op dit gebied terecht wordt geroemd. Voor de binnenvaart is daardoor de vroeger feitelijk noodige laadtijd aanmerkelijk verkort. Om een voorbeeld te noemen: de kolentransporteur

Westfalen lost op de rivier uit het rijnschip in het zeeschip in één uur tijd 1050 ton (ton is 1000 K.G.) kolen. Dit rijnschip, dat volgens het Koninklijk Besluit van 1898 veertien achtereenvolgende werkdagen voor de lossing beschikbaar moet liggen, wordt in één uur gelost!

In „De Haven van Rotterdam" (eene uitgave dier Gemeente, 3e druk blz. 48) wordt gezegd: „Men is „ervan doordrongen, dat de goede waterwegen naar de „zee en naar het buitenland niet alleen voldoende „zijn, willen de vrachten voor het transito-verkeer „der ontzaglijke hoeveelheden massale goederen (in „1912 in register tonnen van 2.83 M^3. 12.094.030) „concurreerend blijven. Het zeeschip moet tevens zoo „snel mogelijk gelost kunnen worden...."

Het is deze snelle lossing der zeeschepen, die ook het binnenschip ten goede behoort te komen. Gebeurt het nu niet reeds dat één rijnschip uit een of andere weekboot met Engelsche kolen naar boven bevracht, nadat die zeeboot in het rijnschip is gelost, eenvoudig blijft wachten tot die zeeboot eerst even naar Engeland vaart om de restant-lading voor het rijnschip te gaan halen, en geschiedt dit alles niet zonder dat het steeds maar in lading liggende rijnschip, bevracht met wettelijken laadtijd, in overligdagen komt?

Wat al mogelijkheden scheppen deze nieuwe tijden!

Niet alléén het Wetboek van Koophandel is een antiquiteit, maar ook reeds het Koninklijk Besluit van 1898.

De veranderde omstandigheden behooren zich af te spiegelen in de desbetreffende wetsbepalingen; als het getij verloopt moeten de bakens verzet worden: de duur van den laadtijd behoort nu ingekrompen te worden tot korter dan die, bij het bekende Kon. Besluit van 1898 vastgesteld.

De laadtijd van westlanders en andere kleine lich-

ters eischt bijzondere voorziening; reeds bepaalt Art. 8 der Amsterdamsche Conditiën, dat de laad- en lostijd van schepen van 40 ton (= M³.) en daarbeneden twee dagen zal bedragen.

Een laad- en lostijd-regeling voor motorschepen mag niet uitblijven; met beperking van den duur moet tevens een verhooging van het overliggeld tot stand komen.

Zooals bereids werd opgemerkt, is de laadtermijn niet langer indien moet worden geladen uit meerdere schepen, evenmin als de lossing aan verschillende ontvangers den lostijd verlengt.

Hiervoor moge naar het arrest van het Gerechtshof te 's-Gravenhage, Tweede Kamer, van 10 Januari 1913 W. 9551 worden verwezen, hetwelk overweegt:

„dat gelijk de Rechtbank zelve trouwens voorop-„stelt de Wet in artikel 457 W. v. K. den tijd voor „lossing van een schip blijkbaar beschouwt als één „geheel, waarbinnen de geheele lossing moet zijn „afgeloopen;

„Overwegende dat derhalve door dit artikel — bijal-„dien overigens omtrent den duur van den lostijd der „onderscheidene stukgoederen geene van elkander af-„wijkende en dus met het begrip „lossing als een geheel" „strijdige bepalingen in de cognossementen zijn ge-„maakt — een rechtsband tusschen de verschillende ont-„vangers wordt geschapen, tengevolge hebbende, dat „bij eene aan één of ander der ontvangers te wijten ver-„traging in de lossing degene, wiens goed zich na het „verstrijken van den vastgestelden lostijd nog in het „schip bevindt, voor die vertraging aansprakelijk is, „ook indien de schuld daarvan bij andere ontvangers „mocht zijn gelegen en dus ongeacht of ze al dan „niet door hem zelven is veroorzaakt;"

Zie ook Rechtbank Rotterdam 26 October 1910, W. 9246.

Evenmin als in de Rijnvaart, indien op verschillende plaatsen in dezelfde of naburige gemeente moet worden geladen, de laadtijd van het betrokken schip wordt verlengd met den voor verhalen of versleepen benoodigden tijd, evenmin wordt in de Rijnvaart de lostijd bij de lossing ter bestemmingsplaats op verschillende plaatsen verlengd met den tot vervaren benoodigden tijd.

Bij het lossen op verschillende plaatsen in dezelfde of naburige gemeente aan verschillende ontvangers kan dus op iedere losplaats slechts over een gedeelte van den lostijd van het betrokken schip beschikt worden, tenzij uitdrukkelijk anders is overeengekomen; evenmin geeft iedere nieuwe aankomst weer een nieuwen aankomstdag.

Waar in de rijnvaart het bovenstaande vast is komen te staan, brengen omstandigheden (art. 748 W. v. K.) mede, dat niet van toepassing is art. 457 W. v. K., lid 4, luidende als volgt:

„Wanneer een gedeelte der lading van het schip op eene, en een ander gedeelte der lading op eene andere plaats moet worden ingenomen of gelost, wordt de tijd voor de inlading of lossing *door de* reis *van het schip van de eene tot de andere plaats geschorst,* zonder dat dit tusschen beide komende tijdsverloop in berekening kan komen."

BELADING OP DEN DAG DER OVEREENKOMST.

De redactie van art. 4 zegt, behoudens het feit, dat dit artikel alleen den termijn van belading en niet dien der lossing regelt, met andere woorden hetzelfde als de wet van 1897. De wet bepaalt (in art. 748, 2e lid), dat de tijd van laden en lossen ingaat, daags nadat de schipper verklaard heeft daartoe gereed te zijn, „voorzoover daaromtrent geene overeenkomst is getroffen."

Art. 4 Rijnvaartconditiën handhaaft het tweede lid van art. 748 W. v. K. en bepaalt, dat de tijd van laden ingaat daags nadat de vrachtovereenkomst tusschen bevrachter en schipper is getroffen, „tenzij anders overeengekomen is."

Dit anders overeenkomen kan uitdrukkelijk uit de bewoordingen der overeenkomst blijken, maar evenzeer kan het, indien deze oorspronkelijk daaromtrent geen afwijkend beding inhield, blijken uit een nadere overeenkomst, waarvan het bewijs geleverd wordt, doordat het rijnschip op den dag van het sluiten der bevrachtings-overeenkomst werkelijk laadt.

Wordt, zonder nevenbeding in den charter, op dien eersten dag geladen, dan beschouwt, ook zonder dat partijen nader met elkander spraken, de bevrachter dien eersten dag als eersten laaddag; stilzwijgend werd de nadere overeenkomst om dien eersten dag als laaddag te doen tellen, gesloten; in het feitelijke laden schuilt de nadere overeenkomst.

De Rotterdamsche Beursconditiën voor binnenlandsche bevrachting, die van lateren datum zijn dan de onderhavige conditiën, hebben in art. 3 dit vraagpunt uitdrukkelijk vastgelegd door de bepaling:

„Indien een schipper op den dag, waarop hij gecharterd is, nog lading in zijn schip ontvangt, zal deze dag als eerste laaddag gelden."

Evenzoo de Amsterdamsche Conditiën in art. 10, de Antwerpsche Voorwaarden in art. 3 en de Ruhrconditiën in art. 1, waaruit dus wel de algemeene opvatting blijkt.

Door deze artikelen werd niets nieuws geschapen, maar slechts vastgesteld wat reeds zoo was en wat als recht leefde in den boezem der betrokken partijen. De pluizer-jurist zou wellicht de vraag kunnen stellen of de dag der overeenkomst al of niet als laaddag geldt, als op dien dag nog wordt gela-

den, inderdaad is dit voor den schipper geen vraag, daar de ontvanger zelf dien dag onder de laaddagen telt.

Dit is niet alleen zoo te Rotterdam, Antwerpen en in de Ruhr, maar het geldt overal elders in Nederland, zooals blijken moge uit het feit, dat de Federatie van schippersvereenigingen in Friesland in eene uiteenzetting van de hoofdregels van het binnenlandsche vrachtrecht haren leden op grond van ervaringsfeiten hetzelfde standpunt voorhoudt.

En als die dag niet onder de laaddagen zou worden gerekend, dan is het zooals de heiden Terentius zegt: Het strengste recht is het allergrootste onrecht.

Eenzelfde vraag rijst ten opzichte van een Zondag in de laaddagen. De schipper is niet verplicht op Zondag te laden en er zijn dan ook schippers, die op dien dag onder geen omstandigheden een hand zullen uitsteken tot werkzaamheden in verband met de belading.

Dat een schipper niet verplicht is tot laad- of loswerkzaamheden op Zondag is onder meer uitgemaakt in een vonnis van de Rechtbank te Rotterdam van 17 April 1878, te vinden in het Weekblad van het Recht no. 4233.

Is de schipper echter tot laden bereid, zooals in de groote havensteden veelal het geval is, en laadt hij, dan wordt tusschen partijen niet uitdrukkelijk „anders overeengekomen" maar geldt die Zondag als laaddag niettegenstaande de wet en de rijnvaartconditiën als laaddagen slechts werkdagen kennen; partijen zijn alsdan stilzwijgend anders overeengekomen.

Niettemin werd bij een vonnis van het Kantongerecht te Rotterdam van 31 Mei 1911 een afwijkende beslissing gegeven:

„dat indien eischer, wat hij intusschen zegt, niet gedaan te hebben, doch te hebben kunnen doen, zich op

werken op Zondag wil beroepen, dit hem al evenmin zou kunnen baten, daar indien de schipper op Zondag laadt, daardoor de Zondag geen laaddag wordt, zijnde toch bij artikel 4 mede bepaald, dat de laadtijd bestaat uit zeker getal achtereenvolgende werkdagen."

Wanneer men het enkele feit, dat op Zondag (of op den dag der overeenkomst) werd geladen, niet voldoende acht voor het vaststellen van de stilzwijgende nadere overeenkomst van partijen, om dien dag onder de laaddagen te rekenen, miskent men de opvatting ervan door partijen.

Bij art. 4 van de conditiën K. v. K. (blz. 39) werd door de bevrachters uit eigen beweging verklaard: „Indien op een Zondag of een feestdag geladen wordt, geldt die dag bij de berekening van het getal laaddagen als een werkdag."

Het is als met de notice-day in de zeevaart; als op dien dag gelost wordt, telt hij onder de losdagen, of de bevrachter moet een beding maken, dat die dag *niet* mee zal tellen als volgt:

„Charterers to have the privilege of loading and „discharging on day of notice: time so used not to „count as laydays."

De bevrachters hebben het recht op den aanmeldingsdag te laden en te lossen; indien op dien dag geladen of gelost wordt, telt dezelve n i e t mede bij den laad- of lostijd (zie b.v. Rotterdam, 25 Nov. '14 Ned. Jur. 1915 blz. 324.)

Bij belading op Zondag moet de bevrachter dus uitdrukkelijk zeggen, dat hij dien dag niet als laaddag beschouwt, omdat anders door het feit dat op dezen dag geladen is, de laadtermijn met één dag verkort wordt. Niettemin is een nadere vastlegging van deze bedoeling van partijen vooralsnog wenschelijk in verband met het zoo even genoemde vonnis van 31 Mei 1911.

Een afwijkend beding omtrent den aanvang van den

laadtijd komt thans in de rijnvaart zelden voor; wordt het gemaakt, dan is dit meestal in verband met het tijdstip van binnenkomen van een zeeboot.

Een der mooiste van die bedingen was: „Dagen beginnen eerst te tellen als de boot binnen is."

Werkdagen, Zondagen, Feestdagen.

Een vraagpunt is: wat verstaat artikel 4 der Rijnvaartconditiën en wat verstaat het Kon. Besluit 1898, die beide het woord „werkdagen" gebruiken, onder de bewoording „werkdagen". De wet kent geen ander soort dagen dan Zon- en werkdagen, zoodat de beteekenis van werkdag alleen kan gevonden worden in tegenstelling tot de beteekenis van Zondag; aan den Zondag toch heeft de wet een afzonderlijk karakter gegeven en wettelijke bepalingen stellen vast welke dagen met den Zondag zijn gelijk gesteld. Dit laatste is alleen het geval met de algemeen erkende Christelijke feestdagen.

Naast Zondagen en de daarmede gelijkgestelde dagen eenerzijds en werk- en gewone weekdagen anderzijds, wordt zelfs het bestaan van een ander soort dagen niet verondersteld.

Wat geen Zondag is, is werkdag.

Wij kennen niet, zooals andere landen, het instituut van officieele feestdagen.

Het begrip werkdag in het Kon. Besluit van 1898 staat er dus als tegenstelling tot den Zondag. Er staat niet werkdag met de bedoeling de dagen van het jaar te verdeelen in dagen waarop wel en waarop niet gewerkt wordt, maar werkdag als gewone weekdag, als niet-Zondag. Ook een gewone weekdag, waarop door een bijzonder feest bijv. te Rotterdam niet gewerkt wordt, blijft toch naar de wet een werkdag.

De beantwoording van de vraag wat onder werk-

dagen in het Koninklijk Besluit moet worden verstaan, is gelijk aan de beantwoording der vraag wat onder werkdagen in art. 457 W. v. K. wordt verstaan. Wat leert ons de geschiedenis van het tot stand komen der wet? Dat het de bedoeling van den wetgever was, dat feestdagen — behalve de algemeen erkende Christelijke feestdagen — in den zin der wet werkdagen zijn. Toen men immers behalve den Zondag in navolging der Fransche wet vermelden wilde welke dagen wettelijke feestdagen zouden zijn, was het antwoord der regeering:

„Men heeft vermeend niet van wettelijke feestdagen „te moeten spreken, omdat de feestdagen niet de„zelfde zijn voor de belijders der onderscheidene „godsdiensten van dit Koninkrijk; men heeft zich „derhalve tot den Zondag als een algemeenen rustdag „bepaald."

Werd dit antwoord aan de Kamer gegeven naar aanleiding van besprekingen omtrent art. 154 W. v. K., hetzelfde moet de regeering hebben geantwoord op de vraag van een der Commissies bij de behandeling van art. 457: „Wat wordt door werkdagen verstaan?"

Als dus de ontvangers trachten nog een afzonderlijke soort dagen te scheppen, waarop zij niet zouden hebben te laden of te lossen: feestdagen, dan is er in de wet voor deze schepping geen steun te vinden; waar zou het einde trouwens zijn? Is een eendaagsche kermis in Bolsward niet evengoed een feestdag als 's Konings verjaardag in Rotterdam of de blijde intochtsdag van den nieuwen burgemeester eener plattelandsgemeente? Er is zelfs nergens een aanwijzing te vinden, dat dergelijke feestdagen op weekdagen vallende, niet als laad- of losdagen zouden gelden. Een Zondag, dus ook een algemeen erkende Christelijke feestdag, schorst de laad- of losdagen, niet een willekeurige feestdag.

Wil men dat een dergelijke feestdag, zooals veelal in Engelsche charters (holyday) voorkomt, niet als laad- of losdag wordt berekend, uitstekend, maar dan moet de belanghebbende partij ook uitdrukkelijk zorgen dat overeen te komen.

Zijn de Rijnvaartconditiën een deel der bevrachtingsovereenkomst, dan is er geen twijfel of de feestdagen tellen als gewone werk- of weekdagen, want wenschten de expediteurs volgens hun ontwerp ook al, dat zoowel de Zon- als feestdagen, vallende in den laadtermijn, dezen termijn zouden verlengen, van schipperszijde is aan dien wensch niet voldaan. De schippers wenschten die feestdagen te schrappen en het Kon. Besluit te handhaven, zoodat dus alleen de Zondagen (volgens de wet) in den laadtijd niet zouden medetellen.

De feestdagen, die de bevrachters meenden afzonderlijk te moeten noemen, verkregen dus *niet* het karakter, dat de bevrachters er aan wilden geven; de feestdagen bleven blijkens de geschiedenis der Rijnvaartconditiën als gewone laad- en losdagen gelden.

Toen nu in 1911 op 2 Juli eenige vroeger algemeen erkende Christelijke feestdagen, doordat de Paus er bij Motu Proprio het feestelijk karakter aan ontnam, eveneens volgens de wet werkdagen en weekdagen werden, behoorden die dagen, o.a. Tweede Pinksterdag, Tweede Kerstdag, tot de volgens de Voorwaarden K. v. K. als feestdagen bedoelde dagen, maar dus ook volgens de in afwijking daarvan tot stand gekomen Rijnvaartconditiën tot de laad- en losdagen, bij overschrijding waarvan de schipper recht op overliggeld verkrijgt en op welke dagen de schipper dan ook zijnerzijds verplicht is het noodige voor laden of lossen te doen.

Juist als met de Rechterlijke Macht: vóór deze Bul vermocht zij op Tweeden Paaschdag en Tweeden Pinksterdag te genieten van een schoon vermeien langs bosch en veld in de heerlijkheid van lente — maar toen op eens werden deze dagen voor de Rechterlijke Macht week- en werkdagen, en de Pinksterrijtoer moest worden uitgesteld tot uitdrukkelijk werd bepaald, dat er op die Tweede dagen, al waren het nu weekdagen geworden, geene zitting zou zijn.

Maar het blijven week- d. w. z. werkdagen; de deurwaarder mag exploiten uitbrengen; lossingswerk in de haven mag geschieden, zonder dat een burgemeester voorafgaande vergunning daartoe behoeft te geven. En zoo telt de schipper — of het den bevrachter of ontvanger al of niet behaagt te laden of te lossen, — die dagen mee onder de laad- of losdagen.

Hoe staat het nu met de rechtspraak?

A. De Zondagswet (wet van 1 Maart 1815) is ter beantwoording van deze vraag van toepassing:

1e. Hooge Raad 27 December 1909. W. 8962; (daar feitelijk is beslist dat 2e Kerstdag door den Paus als feestdag voor Roomsch Katholieken is afgeschaft, behoort hij niet tot de feestdagen bedoeld in de Zondagswet);

2e. Hooge Raad 13 Mei 1912. W. 9347; (na Pauselijk besluit van 3 Juli 1911 is de 2e Kerstdag geen feestdag in den zin der Zondagswet);

3e. Kgt. Roermond 28 Juli 1909. W. 8936; (de Zondagswet is niet van toepassing voor de provincie Limburg).

B. De Zondagswet is niet van toepassing:

1e. Rb. Rotterdam 3 Maart 1915. W. 9829;

2e. Rb. Rotterdam 29 Juni 1904. W. 8153;
3e. Rb. Rotterdam 20 October 1915;
4e. Kgt. Rotterdam 26 November 1913. W. 9568;
5e. Kgt. Rotterdam 22 April 1914. W. 9643;
6e. Kgt. Delft 25 Juni 1914. W. 9643;
7e. Kgt. Venlo 13 April 1912. W. 9340;

Van deze vonnissen beslissen de volgende, dat de rechter uit eigen wetenschap kan verklaren, dat de in dat vonnis bedoelde dag een rustdag is:

Rb. Rotterdam 3 Maart 1915. W. 9829; (2e Kerstdag);
Rb. Rotterdam 29 Juni 1904. W. 8153; (2e Kerstdag);
Kgt. Rotterdam 22 April 1914. W. 9643; (Beide Kerstdagen);
Kgt. Venlo 13 April 1912. W. 9640; (Beide Kerstdagen en Nieuwjaarsdag).

Daarentegen is beslist, dat Hemelvaartsdag een rustdag is, omdat door gedaagde gesteld en door eischer niet betwist is, dat in de Rotterdamsche havens op Hemelvaartsdag niet gewerkt wordt:

Kgt. Rotterdam 26 November 1913. W. 9568.

Verder is beslist:

1e. uit eigen wetenschap, dat 1ste Kerstdag is een rustdag;

2e. omtrent den 2en Kerstdag, dat de eigenwetenschap der Rechtbank van 1904 en Maart 1915 verloren was, en dat nog door getuigen moet blijken, of op 2en Kerstdag gewerkt wordt of niet, dus of 2e Kerstdag feitelijk is een werkdag of rustdag door:

Rb. Rotterdam 20 October 1915.

Beslist dat *volgens de Zondagswet* de 2e Kerstdag is een rustdag:

Rb. Rotterdam 29 Juni 1904. W. 8153; (dit vonnis is gewezen vóór het Pauselijk besluit van 2 Juli 1911, waarbij o.a. bepaald is, dat voor de Roomsch Katho-

lieken de 2e Kerstdag, 2e Paaschdag en 2e Pinksterdag niet zijn feestdagen, gelijk gesteld met den Zondag: geen verplichte Mis, geen verbod van handenarbeid);

Anders: Rb. Rotterdam 3 Maart 1915. W. 9829; ook na bedoeld Pauselijk besluit is de 2e Kerstdag een rustdag; en wel feitelijk op grond van het gebruik in de Rotterdamsche havens.

Terwijl ten slotte Kgt. Venlo 13 April 1912. W. 9340 beslist, dat feitelijk op beide Kerstdagen en Nieuwjaarsdag niet wordt gewerkt.

Naar bedoeling van partijen wordt verwezen door: Rb. Rotterdam 29 Juni 1904 W. 8153 die aanneemt, dat partijen bedoeld hebben, dat het karakter van den 2en Kerstdag als rustdag of als werkdag moet worden beoordeeld naar het gebruik van de plaats waar daarover geschil ontstaat, in dit geval dus Rotterdam.

Bij het vonnis van Kgt. Rotterdam 22 April 1914 W. 9643 wordt aangenomen, dat het algemeen plaatselijk gebruik beslist en niet de beantwoording van de vraag of door een der partijen op den bedoelden werkdag gewerkt is.

De Zondagswet wordt dáárom niet van toepassing geacht, omdat het K. B. van 3 Januari 1898 Stbl. no. 1 spreekt van werkdagen, niet van Zondagen.

Rechtszekerheid ten aanzien van de vraag, welke dagen met den Zondag gelijk te stellen zijn en welke dagen werkdagen zijn, is dringend noodig.

De Algemeene Rijnschippersbond deed het zijne tot het verkrijgen van rechtszekerheid door zich tot den Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel te wenden met het volgende adres:

„Geven met verschuldigden eerbied te kennen:

Ondergeteekenden, Bestuurders van den Algemeenen Rijnschippersbond, gevestigd te Rotterdam en kantoorhoudende aldaar Prins Alexanderstraat 19b;

dat het de Vereeniging van Scheepsbevrachters in Zuid-Holland heeft goedgedacht op omstreeks einde Maart een adres tot Uwe Excellentie te richten, houdende verzoek om den Nieuwjaarsdag, den Goeden Vrijdag, den Tweeden Paaschdag, den Hemelvaartsdag, den tweeden Pinksterdag, den verjaardag van Hare Majesteit de Koningin, en de beide Kerstdagen, wanneer deze laatsten niet op een gewonen Zondag vallen, met den Zondag gelijk te stellen;

dat van de zijde onzer leden ernstig tegen zulke gelijkstelling bezwaar bestaat, aangezien naar hunne meening de van andere zijde tot Uwe Excellentie te richten of reeds gerichte verzoeken, om voor nog andere, hier niet genoemde, dagen eenzelfde gelijkstelling te verkrijgen, daardoor billijkheidshalve overweging zouden eischen en bij eventueele inwilliging waarvan het aantal der met den Zondag gelijk te stellen dagen van dien aard zoude kunnen worden, dat het op Handel en Scheepvaart van schadelijken invloed zoude kunnen zijn.

Verzoeken Uwe Excellentie eerbiedig:

Tot Wettelijk erkende Zondagen alleen de gewone wekelijksche Zondagen te willen bestemmen, doch, zoo het Uwe Excellentie zoude willen behagen anders te beschikken, in een eventueel te verwachten Wetsartikel, die dagen, welke, behalve de gewone wekelijksche Zondagen als daarmede gelijkgestelde dagen zijn te beschouwen, zoodanig te willen aanduiden, dat elken twijfel daaromtrent worde opgeheven. 't Welk doende, enz."

De Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam schreef den Minister naar aanleiding van vorenstaand adres als volgt:

„De Kamer had de eer te ontvangen Uwer Excellentie's missive d.d. 24 November 1914, afdeeling nijverheid, betreffende „algemeen erkende Christelijke

feestdagen" met de daarbij gevoegde afschriften van het adres van den Algemeenen Rijnschippersbond d.d. 4 Maart 1914 en van het schrijven van den Minister van Justitie d.d. 25 Mei 1914.

Het bestuur van den Algemeenen Rijnschippersbond verzoekt op de hoogte te worden gesteld, of de „algemeen erkende Christelijke feestdagen", door deze organisatie genoemd, n.l. 2e Paaschdag, Hemelvaartsdag, 2e Pinksterdag, de beide Kerstdagen en de Nieuwjaarsdag, als „feestdagen" (d.w.z gelijkgesteld met Zondagen) dan wel als „werkdagen" voor de scheepvaart moeten aangemerkt worden.

Aldus gesteld, is de vraag onjuist geformuleerd. „Algemeen erkende Christelijke feestdagen" kunnen toch slechts genoemd worden die dagen, welke door de geheele Christenheid, derhalve Protestanten van alle gezindten en Katholieken beiden, als zoodanig beschouwd worden. Sinds door de uitvaardiging van het Motu Proprio Supremae Disciplinae van 2 Juli 1911 van Paus Pius X als „feestdagen" enkel nog maar erkend worden de Zondagen en acht bij dat decreet genoemde dagen, waartoe 2e Paasch-, Pinkster- en Kerstdagen niet behooren, zijn deze niet meer algemeen erkende Christelijke feestdagen en kunnen behalve de Zondagen, als zoodanig alleen nog beschouwd worden de door Katholieken en Protestanten beiden erkende: Nieuwjaarsdag, Hemelvaartsdag, Eerste Kerstdag.

Deze opvatting is door de jurisprudentie bevestigd.

De door den Rijnschippersbond gestelde vraag is derhalve onjuist geformuleerd en zooals de Minister van Justitie aantoont, moet de vraag aldus gelezen worden: welke dagen moeten volgens het Koninklijk Besluit van 3 Januari 1898, Staatsblad no. 1, zooals dat is gewijzigd bij het Koninklijk Besluit van 17 Augustus 1911, Staatsblad no. 282, als „werkdagen"

worden beschouwd ter bepaling van de aangewezen laad- en losdagen.

De gebleken moeilijkheid in de beantwoording van deze vraag draagt er toe bij aan te toonen, hoe dringend noodig het is, dat aan de heerschende verwarring in de opvatting van wat feestdagen en werkdagen zijn een einde worde gemaakt. Deze wenschelijkheid is van wijder strekking dan alleen voor de schippers, wat het Koninklijk Besluit ex artikel 748 Wetboek van Koophandel betreft.

Daarom is de Kamer van oordeel, dat de eerste weg dien de minister van Justitie aangeeft — n.l. aanvulling van het wetsontwerp tot nadere aanduiding van de feestdagen, die in wettelijke voorschriften met den Zondag op ééne lijn worden gesteld", 1912/1913 no. 220 — verre de voorkeur verdient boven den tweeden weg (aanvulling van het Koninklijk Besluit ex art. 748 Wetboek van Koophandel). Deze laatste weg vermeerdert het aantal regelingen met één. De eerste weg kan, goed geformuleerd, uniformiteit geven.

In het Wetboek van Koophandel zijn in artikel 154 voor het wisselprotest met den Zondag gelijkgesteld: de Nieuwjaarsdag, 2e Paaschdag, Hemelvaartsdag, 2e Pinksterdag, 1e Kerstdag, 2e Kerstdag, Verjaardag des Konings.

Het bovenaangehaalde wetsontwerp 1912/1913 no. 220 brengt daartoe: 2e Paaschdag, Hemelvaartsdag, 2e Pinksterdag, 1e Kerstdag, 2e Kerstdag.

Uitgaande van de opvatting, dat een algemeene uniforme regeling, die derhalve de artikelen 154, 457, 748 Wetboek van Koophandel alsmede alle andere vermeldingen in wetten enz. van „feestdagen" bestrijkt, op dit punt zeer gewenscht is, moet de vraag beantwoord worden, welke dagen dan met den Zondag gelijkgesteld moeten worden?

In de laatste jaren wint meer en meer de neiging

veld, om verschillende feestdagen als niet-werkdagen te beschouwen en te dezen opzichte eene zeer ruime opvatting te huldigen.

Onze Kamer spreekt dienaangaande als haar oordeel uit, dat het gewenscht is een algemeene uniforme bepaling in het leven te roepen, krachtens welke als met den Zondag gelijkgestelde feestdagen beschouwd worden: Nieuwjaarsdag, Goede Vrijdag, 2e Paaschdag, Hemelvaartsdag, 2e Pinksterdag, 1e Kerstdag, 2e Kerstdag, Verjaardag des Konings.

Daarbij komt het gewenscht voor ééne uitzondering te maken. Wanneer n.l. de 2e Kerstdag op een Zaterdag of op een Dinsdag valt, zouden er zoodoende drie feestdagen achtereen zijn, Vrijdag, Zaterdag en Zondag of Zondag, Maandag en Dinsdag. Ook al verliezen wij niet uit het oog, dat voor verschillenden arbeid, die krachtens bijzondere wetten op Zon- en feestdagen in het algemeen niet geoorloofd is, toch wel in speciale gevallen eene bijzondere vergunning is te verkrijgen, zoo gelooven wij, dat vooralsnog het wettelijk sanctionneeren van drie opeenvolgende feestdagen te veel bezwaren met zich zou brengen.

De Kamer geeft daarom in overweging aan de bepaling, dat de 2e Kerstdag als met den Zondag gelijkgestelde feestdag zal worden beschouwd, de uitzondering toe te voegen, „behalve, wanneer deze op Zaterdag of Dinsdag valt". —

Het was noodig de beide rekesten eens bij elkander te plaatsen, opdat gezien kan worden, hoe zoowel de Rijnschippersbond als de Kamer van Koophandel, ieder op eigen wijze en wel geenszins feilloos, maar naar beste weten zijne belangen voordraagt.

Sedert het jaar 1911 is het Ministerie van Justitie doende eene oplossing te zoeken die rechtszekerheid brengt; wij mogen dus verwachten, dat het komende Koninklijk Besluit gedegen werk zal brengen.

Artikel 5.

De schipper is gehouden om desverlangd na afloop der laaddagen, indien de belading nog niet is afgeloopen nog hoogstens tien dagen te blijven liggen, doch heeft in dit geval recht op het wettelijk overliggeld.

Een der eerste verplichtingen van den schipper is zijn schip gedurende de overeengekomen of de wettelijke laaddagen voor de belading ter beschikking te stellen.

Of alle laaddagen al of niet noodig zullen zijn om de belading te doen geschieden is eene onzekere toekomstige gebeurtenis, die een element van speculatie inhoudt.

De scheepsbevrachter weet maar al te zeer van hoeveel voordeel het voor een schipper is, spoedig na het sluiten der overeenkomst beladen te zijn en zal daarom bij de mondelinge onderhandelingen met den schipper vaak wijzen op het feit, dat de boot al binnen is, of vanavond binnen zal komen, dat de schipper morgen den last al zal hebben.

De mondelinge toezeggingen worden niet in den charter neergeschreven — waarom eigenlijk niet? — maar maken de aangeboden reis menigmaal aannemelijk, ja zelfs aanlokkelijk.

Bij het bepalen van de vracht wordt rekening gehouden met den tijd, die voor laden noodig zal zijn, den tijd voor varen en dien voor lossen.

Wanneer is het eerste dier factoren, de laadtijd, om?

Wanneer het schip beladen is; dit beladen kan zoowel geschied zijn vóórdat de (overeengekomen) laaddagen verstreken waren als daarna; er kan in de laaddagen in het geheel niet geladen zijn, het schip kan slechts gedeeltelijk beladen zijn.

Is het schip in zijn laadtijd in het geheel niet beladen, dan heeft de schipper volgens het ingeburgerde art. 464 W. v. K. het recht (en tegenover dat recht staat een beroep op overmacht niet open, zie onder andere een vonnis van de 3e Kamer van de Rechtbank te Rotterdam van 1 Febr. 1917) om, òf

1e het overliggeld te vorderen volgens charter, of, zulks niet bepaald zijnde, schadeloosstelling volgens begrooting door deskundigen, òf

2e de overeenkomst van bevrachting en vervrachting (opgeteekend in den charter) voor verbroken te houden en te vorderen de halve bedongen vracht, averij en kaplaken, òf

3e drie maal 24 uren na gedane sommatie zonder lading de reis te ondernemen en, nadat deze volbracht is, zijn volle verdiende vracht en (eventueel) overligdagen te vorderen.

Wanneer de bevrachter in de laaddagen het schip slechts gedeeltelijk heeft beladen, (en dit is het geval, door partijen ondersteld in artikel 5), dan zou de schipper kunnen kiezen schadeloosstelling onder ten 1e, of het volbrengen der reis volgens het 3e geval (art. 465 W. v. K.).

Het gevolg van artikel 5 der Rijnvaartconditiën is, dat, door het opschorten gedurende tien dagen van de mogelijkheid, dat de schipper van art. 465 (eventueel 464,) W. v. K. gebruik maakt, er langer tot bijladen gelegenheid is.

Intusschen heeft de schipper recht niet op het overeengekomen, maar op het wettelijk overliggeld.

In artikel 5 is, in tegenstelling met de redactie K.

v. K., het na gedeeltelijke belading blijven liggen te Rotterdam gedurende tien dagen niet tot regel gemaakt, maar tot eene uitzondering, die alleen intreedt op uitdrukkelijk verlangen van den bevrachter. Ook is door invoeging van het woord „hoogstens" de termijn van tien dagen tot een termijn gemaakt, die den schipper na verloop van de tien dagen recht geeft op òf de schadeloosstelling van artikel 465 W. v. K., bestaande gemeenlijk uit wettelijk overliggeld, òf anders een bedrag, dat wordt verkregen door eene begrooting door deskundigen, òf tot het aanvaarden der reis 3 × 24 uur na gedane sommatie met het ingenomen gedeelte der lading, met recht op volle vracht en overligdagen.

Dit artikel vindt in het rijnvaartbedrijf slechts zelden toepassing; werd het toegepast, dan is dit veelal een gevolg van het feit, dat de bevrachting niet reëel geschiedde, maar als vrachtspeculatie. Een dergelijke speculatie mislukt nogal eens en dan tracht men den schipper een deel der gevolgen te doen dragen. Maar ook in andere opzichten kan dit artikel nadeel brengen. Toch ziet artikel 5 er zoo degelijk en eenvoudig uit; bedenk echter:

De dingen zijn niet als zij schijnen:
De worm zit binnen lekker ooft,
En levend kleur bedekt venijnen.
Hij doolt zeer licht, die licht gelooft.

Denkt gij, dat ik den schipper nog wantrouwender wil maken, dan zijn aard reeds is? Geenszins; ik hadde er zelf last van! Laat ik U echter wijzen, waar de mot in 't purper zit, waar het venijn te vinden is.

Bij vorst en ijsgang kan voor den schipper groot nadeel ontstaan, wanneer gebruik is gemaakt van het beding, neergelegd in art. 5; dan kan het toch gebeuren, dat een schip bij invallende vorst eenige dagen later wegvaart en daardoor wordt verhinderd

vóór een periode van ijs nog juist de bestemmingshaven te bereiken.

Tevens zal de schipper bij ingevallen dooiweer verletten, daar er dan immers ineens zooveel geladen schepen, die opgesleept moeten worden, aanwezig zijn, dat de sleepbooten bij het weder open worden der rivier het te versleepen materiaal niet verwerken kunnen, zoodat alsdan een beroep van zijde der sleepbootondernemers op overmacht slaagt en den schipper de vergoeding voor iederen dag, dat hij langer ligt dan 2 maal 24 uren na belading, ontgaat.

Ook dàn is de bepaling nadeelig, als de schipper, door het blijven vallen van het water gedurende deze tien dagen, verplicht wordt gedurende de reis of „boven" te lichten.

Zit er dus vorst in de lucht, of zijn wij in een periode van aangehouden vallend water en lagen rivierstand, dan zal de schipper door een clausule op den charter zich voor schade weten te vrijwaren. De schipper zal dus een afwijkend beding maken ten opzichte der tien dagen van art. 5 en hij zal in geen geval een overeenkomst sluiten op liggen en/of varen.

Een overeenkomst op liggen en/of varen moet in de rijnvaart uitzondering blijven; het geeft voor den schipper den zelfden last, of nog méérdere moeilijkheden dan de tien dagen langer in lading liggen.

De overeenkomst bevat geen termijn en schept een onzekeren toestand.

Bij het sluiten eener dergelijke overeenkomst geeft men den schipper wel menigmaal het voordeel van slechts een kwart lostijd en aldus goede verwachting op het Duitsche hoogere overliggeld, maar men doet dit uitteraard met de wetenschap, dat men het schip zoolang hier zal laten liggen tot de ontvanger bericht, dat hij het bij aankomst onmiddellijk lossen kan.

Als de vriesganzen trekken, als de rivierstand alle

aandacht vergt, ook nog voor er op beurt bij Vuren wordt op en neergevaren, zal een rijnschipper geen charter afsluiten met het beding „liggen en of varen" zonder zich bewust te zijn, dat de gevolgen kunnen worden: in ijs- en wintertijd zonder recht op overliggeld te moeten wachten op vrij water voor de mogelijkheid om opgesleept te kunnen worden; zonder zich bewust te zijn, dat aanmerkelijke lichtingskosten voor zijn rekening kunnen komen. Op den charter komt dus in die omstandigheden te staan „met vrij lichten" en „bij besloten water order ont„vangende om te varen, zal niettemin door den be„vrachter tot den dag van het opsleepen naar de „bestemming overliggeld (het wettelijk of het bedon„gen) worden betaald."

(Zie artikel 14 Amsterdamsche conditiën en artikel 8 Rotterdamsche conditiën voor binnenlandsche bevrachting.)

Wel veranderd is de binnenscheepvaart; wij spreken hier van varen en beladen liggen in ijs- en wintertijd: dat was oudtijds anders, toen legde men van October tot Februari op. Langzamerhand is de duur van het opleggen verkort en is dat voor de binnenscheepvaart geworden in het zuiden van het land van na St. Nicolaas en in het noorden van Kerstmis tot Lichtmis (Vrouwendag).

Wie in dien tijd toch in de vaart bleef, was in zijn onderlinge verzekeringsmaatschappij dan ook niet verzekerd.

Zoo was het in verband met het bestaan van houten schepen; voor sommige deelen van ons land is die houtperiode nog niet geheel voorbij; — wat van staal en ijzer is, bekommert zich niet om het ijs zoolang de ijsploeg een geul weet open te houden: — dat is de nieuwe tijd!

Toch is niet iedere schipper zich bewust, dat zijne

verzekeraars tegenover hem een voorbehoud hebben gemaakt voor averij bij ijsgang; dat zij het risico van varen met ijs niet dekken.

En is hij zich dat wel bewust, dan rijst weer de praktische vraag: wanneer is er ijsgang? Een vliesje van een paar centimeter rekent immers niet mede. Voor Rotterdam zoude praktisch ijsgang kunnen worden aangenomen gedurende den tijd dat de sleepdiensten ijstarief rekenen.

Sluiting der vaart van Overheidswege, zooals dat in eenige provincies geschiedt tot behoud der kunstwerken en wellicht ook ten behoeve van het scheuvelloopen, schept een zekeren toestand.

Afkondiging daarvan, ook in de provincie Zuid-Holland zonder dat het varen op de groote rivieren verboden werd, was wenschelijk. Wanneer de schipperij anderzijds alsdan van assuradeuren zekerheid kon erlangen, dat het schip tot dien tijd verzekerd was, zoude de rechtstoestand naar des schippers meening aanmerkelijk verbeteren.

Artikel 6.

Alle verplichtingen, die naar de wet, deze conditiën of de gemaakte overeenkomst op den schipper of den bevrachter rusten, gelden evenzoo tijdens de overligdagen.

De waarde van deze bepaling ligt in de vermaning, die zij inhoudt; zij had verder gevoeglijk achterwege kunnen blijven.

Eerst dan eindigen verplichtingen van partijen, wanneer aan de overeenkomst is voldaan; de schipper blijft, tot hij de lading gelost heeft, daarvoor aansprakelijk en mitsdien is art. 6 overbodig.

Zoo staat de zaak rechtens; praktisch is de zaak volkomen begrijpelijk, wanneer men weet, dat vele schippers van oordeel zijn, dat zij, wanneer de overeengekomen of wettelijke losdagen verstreken zijn, al is de lading niet gelost, niettemin aan hunne verplichtingen hebben voldaan en bijv. dus ook niet meer over de lading behoeven te waken, maar dat kunnen laten doen op kosten van den ontvanger.

Deze dwaalbegrippen bestrijdt art. 6: de schipper is en blijft aansprakelijk, totdat de laatste korrel graan is opgeveegd en gelost, al is hij gedwongen, omdat de ontvanger weigert de lading te accepteeren, dezelve gerechtelijk te verkoopen.

In de Antwerpsche voorwaarden moest in art. 27 den schippers nog eens uitdrukkelijk worden vermaand: Uwe verantwoordelijkheid eindigt eerst op

het oogenblik, dat de lading uw schip verlaten heeft.

Ook kan de schipper de vracht niet gaan ontvangen alleen op grond, dat de losdagen verstreken zijn; eerst lossen en dàn vracht ontvangen.

Art. 460 W. v. K.: „De tijd en wijze van betaling „der vracht bij de chertepartij niet bepaald zijnde, „kan dezelve, tegen inlevering der goederen, dade-„lijk gevorderd worden."

Maar dit „dadelijk gevorderd worden" moet niet zoo worden opgevat, dat de schipper, als door den ontvanger niet aan deze verplichting wordt voldaan, maar kan blijven liggen wachten in de meening, dat het verlet voor rekening van dien ontvanger komt.

Neen, hij vare weg en zende zijne papieren, waaronder al of niet bewijs van goede uitlossing, met toelichting aan zijn advocaat.

Als men zijn huishuur niet betaalt, blijft de huisheer toch ook niet met de kwitantie op de stoep staan!

Waar gij ook heen zult gaan, zegt het Italiaansche spreekwoord, dat een moeder haar zoon leerde, overal zult gij goede en slechte menschen ontmoeten.

Aan wien zal de fout liggen, als in der minne geen vracht wordt betaald?

Artikel 7.

Indien de schipper zijne lading heeft ingenomen, is de bevrachter verplicht, hem zoo spoedig mogelijk de cognossementen en verdere documenten op zijne lading betrekking hebbende, af te geven en te zorgen dat, behoudens force majeure en de gevolgen daarvan, het schip binnen tweemaal 24 uren (Zondag niet medegerekend) naar de bestemmingsplaats wordt opgesleept, tenzij anders is overeengekomen.

Iederen dag langer liggende wordt door den bevrachter overliggeld betaald naar den maatstaf van het Koninklijk Besluit van 3 Januari 1898 (Staatsblad no. 1).

Dit artikel is volledig nieuw; het kwam voort uit wenschen van schipperszijde. Het is een gevolg van het verdwijnen der zeilvaart, van den snelleren gang van het economisch leven, van het bestendig beding, dat een rijnschip door den bevrachter naar zijne bestemmingsplaats wordt o p g e s l e e p t.

Het is nog zoo lang niet geleden, dat de jaagpaden langs de rivieren van groot belang waren; hun grootheid is thans volledig vergaan en een student die thans zoude promoveeren op een geschrift over Jaagpaden-recht, zou bij het einde van het schoon studentenlot wonderlijk verdoold staan aan den oever der snelle rivier. Hij zou paarden grazende vinden, waar wel eens een jaagpad was geweest, en op de

rivier aan alle zijden, zoo wijd het oog reikte, den stoom en smook der krachtige booten.

De sleepboot maakte den snellen vooruitgang der Rijnvaart mogelijk. Het belang van den rechtstoestand der jaagpaden verliep met het afgaand getijde, om niet weer te keeren. Het opsleepen der schepen door de sleepboot schiep nieuwe rechtsverhoudingen; artikel 7 der Rijnvaartconditiën moest tot stand komen.

Dit artikel heeft groote verbeteringen gebracht voor de schipperij en op hoofdpunten rechtszekerheid geschapen.

Op zichzelf beschouwd is het een zeer merkwaardig artikel, daar een der hoofdverplichtingen van den schipper uit de vervrachtingsovereenkomst en wel die om met den eersten goeden wind, getij en gelegenheid te gaan varen, volgens overeenkomst tusschen partijen niet meer op den schipper rust, maar tot zorg van den bevrachter is gemaakt. Het varen met den eersten goeden wind is in de Rijnvaart opsleepen geworden: zonder opsleepen toch geen been vervrachtingsovereenkomst in de rijnvaart. De sleepovereenkomst is dan ook geen accessoire overeenkomst, zij blijft een hoofdbestanddeel der bevrachtingsovereenkomst, al schept dit beding de bijzonderheid, dat niet meer de schipper voor het bereiken van het reisdoel zorgt, maar de inlader.

De schipper bepaalt niet meer het tijdstip van het vertrek, maar het is de bevrachter; bij de overeenkomst is dan ook meteen voorzien tegen vasten prijs per dag in het geval, dat de bevrachter het schip niet tijdig opsleept.

Wil dus een bevrachter — als slaaf van het wankelbaar geluk — speculeeren op sleepvracht, hij weet nauwkeurig, wat hij intusschen aan den schipper heeft te betalen.

Twee hoofdverplichtingen van den bevrachter bevat dit artikel tegenover den schipper, die zijn lading heeft ingenomen, wiens schip beladen is:

1e hem „zoo spoedig mogelijk" de cognossementen af te geven; (zie als voorbeeld ook art. 471 W. v. K.).

2e behoudens force majeure en de gevolgen daarvan een aanvang te maken met het opsleepen naar de bestemmingsplaats, binnen tweemaal 24 uur, Zondag niet medegerekend.

Voldoet de bevrachter niet aan het onder 1 overeengekomene, dan wreekt zich dit, doordat de bevrachter het onder 2 gestelde niet na kan komen; een schipper weigert terecht, zonder de noodige papieren aan boord te hebben, te varen.

De overeengekomen boete bestaat in de vergoeding van het wettelijk overliggeld voor iederen dag, dien de schipper na die tweemaal 24 uren, nadat de belading is afgeloopen, langer blijft liggen zonder opgesleept te worden.

Dit artikel 7 geeft tot velerlei vragen aanleiding, velerlei vragen staan hiermede in verband:

I. Wanneer is de belading afgeloopen?

II. Welke zijn de documenten op de lading betrekking hebbende en welke verdere bescheiden moet de schipper aan boord hebben?

III. Hoe krijgt de schipper de documenten op de lading betrekking hebbende?

IV. Hoe krijgt de schipper de cognossementen?

V. Welke cognossementen moet hij aanvaarden?

VI. Wat moet onder force majeure en de gevolgen daarvan verstaan worden?

VII. Zijn die tweemaal 24 uren twee dagen?

VIII. Moet de schipper kennis geven, dat hij sleepgereed is?

IX. Van waar moet de bevrachter het schip opsleepen?

X. Hoe moet dit opsleepen geschieden? (Zie ook art. 474 W. v. K.).

XI. Is een algemeen erkende Christelijke feestdag ook een Zondag?

XII. Komt gedwongen sleepen in de bestemmingshaven voor rekening van den afzender?

Artikel 7, I.

Wanneer is de belading afgeloopen?

De schipper neemt gemeenlijk de verplichting op zich een zeker aantal lasten (van 2000 K.G.) te vervoeren met het voorbehoud van bevrachterszijde uitgedrukt in het woordje circa (art. 9) en krijgt ook dit kwantum scheep; hij dekt gewoonlijk, maar niet eens altijd, de lading door de luiken toe te leggen en de belading is afgeloopen.

De schipper heeft zorg te dragen, dat hij de hoeveelheid, in de overeenkomst genoemd, voorzoover hij die hoeveelheid *kan* laden, ook inderdaad aan boord krijgt.

Al is het donker en stormweer, zoodat de ijk moeilijk kan worden opgenomen, de schipper moet weten, wanneer de ijk aanligt, wanneer n.l. zooveel lading is ingenomen, als volgens de lijn van de grootst geoorloofde inzinking van het schip is toegestaan. De ijkplaatjes, licht geschilderd op donkeren achtergrond of omgekeerd, wijzen de lijn van diepgang aan. De schipper handelt in strijd met zijne contractueele verplichting en is deswege schadeplichtig, ook zonder uitdrukkelijke sommatie, indien hij — bijzondere omstandigheden daargelaten — minder laadt, dan is overeengekomen. (Hof 's-Gravenhage, 31 Maart 1916 W 9942; Rechtb. Rotterdam 21 Nov. 1912 Ned. Jur. 1913 blz. 541).

De bevrachter is verplicht een schip binnen 2 maal 24 uren, nadat het „zijne lading" heeft ingenomen, op te sleepen. Het oogenblik der belading vast te stellen is dus van gewicht.

Een moeilijkheid doet zich daarbij echter voor, wanneer na gedeeltelijke belading op bijv. den eersten dag der chartering, niet verder wordt bijgeladen en de bevrachter eerst later erkent, dat hij niet meer in

staat is bij te laden: wanneer is nu de belading afgeloopen? Op het oogenblik dat werkelijk niet meer geladen is, of op het oogenblik dat de bevrachter de verklaring heeft gedaan niet meer te kunnen bijladen?

Als slot-vraag kan dan nog gesteld worden: is het mogelijk, dat de bevrachter in tegenstelling tot de uitdrukkelijke woorden, dat het opsleepen moet geschieden binnen 2 × 24 uur na belading, dit toch eerst behoeft te doen binnen 2 × 24 uur na afloop van de wettelijke of overeengekomen laaddagen?

Het antwoord op deze vragen komt mij niet twijfelachtig voor.

Eigenaardig is dan ook de volgende beslissing, door de Rechtbank te Rotterdam op 19 October 1916 gegeven:

„Overwegende dat tusschen partijen vaststaat, dat Vrijdag 23 Januari 1914 de laatste laaddag (de Rechtbank bedoelt de laatste der overeengekomen laaddagen) van de „Everdina Johanna" was, zoodat dit schip uiterlijk Maandag 26 Januari 1914 door gedaagde had behooren te worden opgesleept, daar Zondag 25 Januari niet medetelt en de schadevergoeding mitsdien Dinsdag 27 Januari 1914 inging;

Overwegende, dat de eischer van meening is dat het recht op schadevergoeding reeds op Zaterdag 24 Januari was ingegaan, omdat het schip na 21 Januari 1914, ofschoon nog niet volgeladen, geen lading meer heeft ingekregen;

Overwegende dat dit standpunt wellicht juist zoude zijn, indien het de bedoeling van partijen ware geweest, dat met het schip geen andere of meerdere goederen zouden worden vervoerd, dan de op 21 Januari 1914 ingeladene;

dat een dergelijke bedoeling echter niet kan worden aangenomen op grond van hetgeen eischer bij repliek

heeft medegedeeld, n.l. dat op 22 Januari 1914 de firmant Goudzwaard op eischer's desbetreffende vraag hem heeft medegedeeld, dat hij nog meer goederen hoopte in te laden en dat gedaagde eerst op 28 Januari tot een beslissing dienaangaande is gekomen, omdat zij toen wist, dat het haar niet zou gelukken meerdere olienoten ter verscheping te krijgen;

dat derhalve, toen op 21 Januari 1914 het schip nog slechts gedeeltelijk beladen was, aan de gedaagde de gelegenheid moest worden gelaten gedurende de overige laaddagen nog meer goederen in dat schip te laden en dat onder deze omstandigheid het feit, dat zulks ten slotte niet is geschied, de gedaagde niet schadeplichtig kan maken, voor zoover zij heeft beschikt over den tijd gedurende welken eischer zich had verbonden zijn schip ten dienste der belading te laten liggen."

In deze overwegingen is met één beding van de overeenkomst van partijen geene rekening gehouden: uitdrukkelijk luidt artikel 7, dat voor iederen dag, dat het schip na de belading „niet binnen twee maal 24 uur is opgesleept" overliggeld moet worden betaald.

Na de belading.

Vast staat, dat de belading inderdaad was afgeloopen op 21 Januari. Het doet er niets toe, of de beschikbare laaddagen op 21 Januari al of niet verbruikt waren: op 21 Januari was de „Everdina Johanna" slechts gedeeltelijk beladen, maar met die gedeeltelijke belading was het laden ook voleindigd; daar er geen gebruik is gemaakt om bij te laden, had dat schip op dien dag zijne lading in, was het dus volgens artikel 7 beladen.

Het mag de bedoeling van gedaagde geweest zijn nog goederen bij te laden, gedaagde heeft dit inderdaad *niet* gedaan en als de belading toen niet was

afgeloopen, dan is dat nu ook nog niet het geval.

Het zoude wat schoons in de Rijnvaart worden, als de bevrachter een schip altijd de laaddagen uit in hand konde houden — hij kan immers a l t ij d bedoelen nog bij te laden — en hij dus eerst binnen 2 × 24 uur na afloop der wettelijke of overeengekomen laaddagen zou moeten opsleepen.

Het antwoord op de vraag, of een schip al dan niet zijne lading, d.w.z. de lading, waar het mee varen zal, in heeft, is beslissend voor het twee maal 24 uur na belading opsleepen.

Eischer heeft na 21 Januari niets meer in zijn schip gekregen, zoodat hij recht had binnen twee maal 24 uur na dat oogenblik opgesleept te worden.

Wilde Goudzwaard met vracht speculeeren, dat is zijn zaak, hij weet, wat hij intusschen aan den schipper zal hebben te betalen, als het hem niet gelukt.

Is het niet alleen de booze geest die hem weerhoudt den schipper recht te doen?

Ich sag' es dir: ein Kerl, der speculiert,
Ist wie ein Tier, auf dürrer Heide,
Von einem bösen Geist im Kreis' herum geführt
Und rings umher liegt schöne grüne Weide!

Wil de bevrachter, doordat hij geen meerder goed ter verscheping voorradig heeft, het schip met minder last, dan overeengekomen is, laten varen, het is zijn recht, er is geen reden voor den schipper aan dien wensch niet te voldoen.

Dikwijls is, en vele verschillende gevallen kunnen zich deswege voordoen, zonder dat de overeengekomen hoeveelheid wordt geladen, of kan worden geladen, niettemin de belading afgeloopen. Dit zal al dadelijk het geval zijn, wanneer de schipper aannam uit een bepaald zeeschip te laden, terwijl dat zeeschip

slechts een belangrijk geringer kwantum blijkt te kunnen uitleveren.

Had het zeeschip geen stormschade (deze wordt aangenomen, zij het ook ten onrechte, overmacht voor den Rotterdamschen expediteur te zijn), dan zal de schipper geen verlies lijden daar hem foutvracht toekomt.

In geen geval lijdt de schipper verlies, wanneer de expediteur den schipper heeft aangenomen uit een bepaald zeeschip en/of andere zeeschepen en/of van de kade te laden; door deze clausule bedingt de afzender zich het recht het noodige goed voor de belading van alle zijden te verschaffen; hij smokkelt het art. 3 K. v. K. (blz. 39), door de schippers in 1898 verworpen, weer in de overeenkomst in en moet nu die clausule met al hare gevolgen aanvaarden.

Eerst wanneer de schipper het aangenomen kwantum scheep heeft, is het schip beladen, terwijl indien door den bevrachter niet de overeengekomen hoeveelheid ter belading wordt gegeven, over het tekort foutvracht zal zijn verschuldigd.

Nu kan zich hier echter het geval voordoen, dat wel is gecharterd uit de genoemde zeeboot en/of andere zeeschepen en/of van de kade, terwijl het de bedoeling van den bevrachter was het schip alleen uit een zeeboot te beladen; die andere zeeschepen en de kade komen vaak alleen in den charter voor, omdat deze woorden steeds gedrukt staan in de charterformulieren van den betrokken scheepsbevrachter.

Indien nu van die eene zeeboot door storm een deel van den deklast wegslaat, kan dan de expediteur te Rotterdam zich op overmacht beroepen, als hij daardoor het rijnschip niet de overeengekomen lading kan geven? Ja, volgens een vonnis van de Rechtbank te Rotterdam van 28 April 1915, Ned. Jur. 1915 blz. 648; Neen, naar het mij voorkomt.

De bevrachter moge zich zooveel hem lust op zijne

bedoeling beroepen, de schipper zal als zijne bedoeling daartegenover stellen, dat hij die duidelijke clausule van laden uit de boot en/of van de kade en/of van den wal in de bevrachtingsovereenkomst accepteerde met de mogelijkheid, dat hij zijne laaddagen uit in lading zoude liggen, maar daarentegen met de zekerheid, dat hij de overeengekomen lading aan boord kreeg, althans de vracht daarover zoude besommen, en dat niet een of ander beroep bijv. op het torpedeeren van een zeeschip in de neutrale zône, op overmacht in ieder geval, de verdiensten der reis hem zoude doen ontgaan.

Bovendien is het vonnis daarom onjuist, omdat er principieel hier geen overmacht is, en zoo ja, dan behoort de expediteur althans de gevolgen daarvan zelf te dragen en er niet den schipper de dupe van te maken, daar het door storm wegslaan van een gedeelte van den deklast eerder gewoon en te voorzien dan ongewoon en onvoorzien mag heeten en niets den expediteur belet eerst dan met een rijnschipper een bevrachtingsovereenkomst te sluiten, als het zeeschip binnen is; althans na eerst één rijnschip gecharterd te hebben, eerst daarna over te gaan tot het charteren der verder noodige scheepsruimte, als hem de te vervoeren hoeveelheid bekend is.

Het vastleggen van bedoelingen heeft groote bezwaren en de rechter zal zich dan ook bij dit laden uit zeeboot en/of van de kade en/of uit lichter moeten houden aan de duidelijke woorden.

De bevrachter, die deze clausule op den charter heeft gewenscht, zal zich — wegens de bewoordingen der overeenkomst — als een zeeboot wegens door storm weggeslagen deklast minder goed binnenbrengt, dan hij aan het rijnschip meende te kunnen medegeven, niet op dien weggeslagen deklast kunnen beroepen, als de schipper hem aanspreekt voor foutvracht.

Als men dergelijke bijbedingen wenscht te maken, moet men er de gevolgen van aanvaarden.

De moraal is: druk geen bijbedingen op charters, maar vul de bijzondere condities voor iedere reis, na er over tot overeenstemming te zijn gekomen, duidelijk op den charter in, dan weet iedere partij, waar zij zich aan te houden heeft.

In dit verband moet op de verdeeling van stortgoed, speciaal van graanladingen, worden gewezen. Bij manco of overmaat van de zeeboot zal de expediteur zoowel 't een als 't ander gelijkelijk onder de ontvangers willen verdeelen en daartoe somwijlen na belading der verschillende schepen soms enkele lasten willen bijladen.

Het lossen behoeft de schipper niet toe te staan. Heeft men het rijnschip met het oog op de verdeeling vastgehouden en werd niet bijgeladen, dan ving de plicht van den bevrachter tot opsleepen aan binnen 2 maal 24 uur na het tijdstip, waarop het laatste graan werd geladen; dus eventueel reeds toen het rijnschip nog langszijde der zeeboot lag en zonder dat het er toe doet, of alle wettelijke of overeengekomen laaddagen al of niet verloopen waren.

Bij de belading heeft de schipper toe te zien, dat hij laadt, wat in de bevrachtingsovereenkomst is overeengekomen; geen tarwe, als volgens charter maïs geladen moet worden. Warenkennis behoeft de schipper niet te hebben, wèl een goeden neus om op zijn hoede te zijn, als het goed aan bederf onderhevig is; een goed oog om te zien of de vaten niet lekken en goede hersens voor het geval hem de goederen worden toegeteld.

Artikel 7, II.

Welke zijn de documenten, op de lading betrekking hebbende, en welke verdere bescheiden moet de schipper aan boord hebben?

Legt § 8 van het Binnenschiffahrtgesetz den schipper zonder nadere aanduiding als plicht op de „Schiffspapiere und Ladungsverzeichnisse" aan boord te hebben, volgens artikel 357 Wetboek van Koophandel — dus in het zeerecht — moet de schipper aan boord van het schip bepaaldelijk voorzien zijn van:

1. Den brief van opdracht of bewijs van eigendom van het schip, of wel een gelegaliseerd authentiek afschrift van dien.
2. Den zeebrief.
3. Den Turkschen pas, ingeval de strekking van de reis zulks vordert. Deze bepaling is vervallen, maar het laat zich aanzien, dat ook na den oorlog wellicht een reeks passen, zoo voor den schipper als voor de lading, zullen moeten meegevoerd worden.
4. De monsterrol.
5. Het manifest.
6. De cognossementen en de chertepartijen.
7. Het Wetboek van Koophandel.

Tevens moet ingevolge artikel 358 W. v. K. aan boord zijn een dagregister.

De schipper is verplicht een dagregister „of journaal te houden," hetwelk moet bevatten:

1. De dagelijksche gesteldheid van weer en wind.
2. De dagelijksche vorderingen of vertragingen van het schip.
3. De lengte en de breedte, waar hetzelve dagelijks is.
4. Alle de rampen, welke aan schip en lading overkomen en de oorzaken daarvan.
5. De gesteldheid zooveel mogelijk van hetgene

door rampen of kappen, snijden en kerven is verloren gegaan.

6. De koersen, die hij gehouden heeft, met de redenen van afwijking van dezelve, hetzij vrijwillig, hetzij uit noodzakelijkheid.

7. Alle besluiten, welke in den scheepsraad genomen worden.

8. De afdanking van scheepsofficieren of andere scheepsgezellen en de redenen daarvan.

9. De ontvangst en uitgaaf betrekkelijk het schip en de lading, en in het algemeen, alles wat schip en lading betreft en tot het doen van rekening en verantwoording, of tot het maken of afweren van eenige vordering aanleiding zoude kunnen geven.

Artikel 359 gebiedt:

„Dit dagregister of journaal zal, voor zooveel de ge„legenheid van weer en wind zulks toelaat, dagelijks „worden bijgeschreven, gedagteekend en door den „schipper en den stuurman moeten worden onder„teekend."

Volgen wij de rij der documenten van art. 357 W. v. K., art. 359 en vullen wij de opsomming aan met wat verder aan boord moet zijn van schrifturen.

1. In normale tijden is het eigendomsbewijs van het schip voor de uitoefening van het bedrijf van bijkans geen belang: wordt echter in oorlogstijd een schip door de Overheid vastgehouden, omdat vermoed wordt, dat het aan een vijandelijken staatsburger toebehoort en kan de schipper door het niet aan boord hebben van het eigendomsbewijs hieromtrent geen zekerheid geven en zijn recht niet waar maken, alle schade, die daardoor ontvanger of afzender zal lijden, komt voor zijne rekening.

2. Voor de rijnvaart vervalt de zeebrief, omdat deze volgens de wet van 28 Mei 1869 (Stbl. no. 96)

alleen voor zeeschepen, varende buiten de tonnen in zee, is voorgeschreven en zelfs niet noodig is voor binnenschepen, die bij uitzondering buiten die tonnen varen.

3. Wordt eene reis vertraagd, doordat de schipper niet tijdig in het bezit van een pas is, de gevolgen komen evenzoo te zijnen laste als wanneer zijn schip wordt vastgehouden, omdat de autoriteiten vermoeden, dat het aan een vijandelijken staatsburger toebehoort en de schipper niet in staat is het tegendeel te bewijzen.

4. De monsterrol vervalt, omdat in de rijnvaart niet gemonsterd wordt en deze omstandigheid ingevolge artikel 748 W. v. K. afdoende is.

5. De rijnschipper behoort steeds het manifest der lading aan boord te hebben.

Het manifest is een speciaal op de lading betrekking hebbend document, berust op de gegevens van het cognossement en behoort een volledige opsomming in te houden van soort of inhoud der koopmanschappen met beschrijving van merken, nummers, emballage, alsmede de namen der bevrachters, inladers en van den geconsigneerde (art. 318b Rv.).

De herziene Rijnvaartacte geeft het model aan van het manifest, hetwelk hierachter is afgedrukt.

Goederen, waarvan geen cognossement van den schipper voorhanden is, of die niet op het manifest staan, worden niet door de verzekeraars betaald, voor het geval zij geworpen zijn (art. 732 W. v. K.). Deze bepaling is daarom vooral voor de rijnvaart van belang, omdat gemeenlijk uitdrukkelijk wordt vastgesteld, dat averij zal worden afgewikkeld volgens de usantiën van de zee.

Op het manifest is soms een stuwplan geteekend.

MANIFEST

van den schipper .... wonende te ....
voor het schip genaamd .... hebbende een ladingsvermogen van ....

Nummers van de vrachtbrieven naar hunne volgorde.	Namen.		Bestemmingsplaats van de goederen.	Colis, fusten, enz.		Nauwkeurige aanduiding der goederen onder benaming in den handel gebruikelijk.	Gewicht der goederen van iedere soort.	Aanmerkingen.
	van de afzenders.	van de ontbieders.		Getal.	Merken en nommers.			
1	2	3	4	5	6	7	8	

De ondergeteekende verklaart, dat het tegenwoordig Manifest in alle opzichten nauwkeurig is en met de lading overeenstemt.

.... den ....

(Handteekening van den schipper.)

Een stuwplan is een schets van de langsscheepsche doorsnede van het schip met bijschrift, waar en hoe de lading is gestuwd. Ieder zorgzaam schipper behoort met juistheid te weten, hoe het goed is gestuwd, al maakte hij geen stuwplan.

Gaat men, zooals „boven" maar al te dikwijls geschiedt, op ruwe wijze te werk bij de belading van ijzer, de schipper stelle zich te weer; het is voor hem van te veel belang, dat zonder moeilijkheden bij de lossing een ieder het zijne kan ontvangen. En hoevéél ontvangers zijn er in dit geval dikwijls!

6. Zonder cognossement en chertepartij vaart geen schipper: voor het charter moet door de speling van het lot naar het einde van deze toelichting verwezen worden, naar art. 13; voor het cognossement naar het onder III en IV van art. 7 hierna volgende.

7. Het Wetboek van Koophandel moet aan boord zijn, maar de schipper beschouwe het als een voor hem onbetrouwbare gids.

De bedoeling van den Wetgever met het opleggen van de verplichting dit Wetboek aan boord te hebben is prijzenswaard, maar iedere schipper zal het met mij eens zijn, dat de wetgever wijzer had gedaan hem instede van een wet, die hij niet begrijpen kàn en die niet voor hem gemaakt is, een verstaanbare Binnenscheepvaartwet te bezorgen.

8. Het journaal is een belangrijk boek aan boord; mocht de rijnschipper dit ten volle beseffen, en al is dit dagboek, zooals uit de bewoordingen der wet duidelijk blijkt, nooit voor rijnschepen bedoeld, toch moge langzamerhand op geen enkele dier schoone rijnschepen een dagregister ontbreken.

Eerst door dit boek krijgt, naar men wil, een afgelegde scheepsverklaring hare waarde.

Toen de schipper van de „Vertrouwen" in een aanvaringsprocedure zich op de door hem afgelegde scheepsverklaring beriep, werd door de Rechtbank te Alkmaar op 5 Maart 1914, Ned. Jur. 1914 blz. 801 aan die scheepsverklaring bewijskracht ontzegd:

„Dat toch wegens het nauwe verband tusschen journaal en scheepsverklaring, zijnde de laatste de beëedigde bekrachtiging van het eerste, de wetgever in de artt. 381 en 383 K. uitdrukkelijk heeft voorgeschreven, dat de schipper gehouden is, bij of vóór het afleggen zijner verklaring het exhibitum op zijn journaal te doen stellen, zoodat bij gebreke daarvan een dergelijke verklaring niet naar de regelen der wet is afgelegd, gelijk eischeresse bij haar beroep op dat stuk uitdrukkelijk stelt; dat nu van een dergelijk exhibitum in casu niets is gebleken terwijl integendeel in het origineele afschrift der verklaring de gedrukte woorden, „met vertooning van zijn scheepsjournaal hetwelk op.... door ons voor exhibitum is afgeteekend", zijn doorgehaald, zoodat moet worden aangenomen dat dit vertoonen en het constateeren daarvan niet heeft plaats gehad en de bewuste verklaring alzoo niet naar de regelen der wet is afgelegd en dus niet als bewijsmiddel kan dienen;

Overwegende dat men wellicht hiertegen zou wenschen aan te voeren, dat het houden van een journaal blijkens diverse wetsbepalingen door den wetgever niet is verondersteld voor een schip als bedoeld in art. 748 K. gelijk de Vertrouwen, en mitsdien voor een dergelijk schip de scheepsverklaring zonder journaal wel bewijs oplevert, doch deze redeneering is onjuist;

dat toch de wetgever door de noodzakelijkheid daartoe geleid den schipper het exceptioneele recht heeft geschonken zich door en uit eigen geschrift bewijs te verschaffen, welk exceptioneel recht in geen

geval mag worden uitgebreid tot die gevallen, waar ontbreekt een der waarborgen voor de juistheid van den inhoud van dat eigen geschrift, hetgeen het geval is, wanneer door gemis van journaal de juistheid der scheepsverklaring niet kan worden gecontroleerd;

dat daargelaten nu of niet van den schipper van een vaartuig als bedoeld in art. 748 K. verlangd kan worden dat hij een journaal houdt waarop in het algemeen en naar omstandigheden de bepalingen van den 3den titel van het Tweede boek W. v. K. toepasselijk zijn, in ieder geval zoo'n schipper bij het niet houden van een journaal, het bewijsmiddel der scheepsverklaring zal moeten derven en hij, wenscht hij het laatste te hebben, het eerste zal dienen te houden."

Met dus als conclusie: de schipper moet de feiten nog bewijzen, de scheepsverklaring baat hem niet, kan hem veeleer schaden, als hij er iets minder juist in heeft beschreven.

Nu zijn er wel andere vonnissen, die aan eene scheepsverklaring ook zonder dat een dagregister werd bijgehouden niettemin bewijskracht schenken; een vonnis als het bovenstaande zal echter nooit een schipper treffen, die de waarde der dagelijksche aanteekeningen kent en het dagregister dag aan dag heeft bijgehouden, hij denke bij het lezen van bovenstaand vonnis dat den schipper van de Vertrouwen trof: een schip op het zand een baak in zee!

9. Maar nog meer papieren en documenten moet de schipper aan boord hebben: allereerst documenten tot doorvoer of tot uitvoer.

Art. 53 der Algemeene Wet gebiedt:

„De goederen zullen het rijk niet worden uitgevoerd dan met de schepen, welke daartoe zijn opgegeven en op de documenten vermeld, op een boete van

50 cent tot f 300. – ten laste van den contraveniëerenden schipper, (tenzij in bijzondere gevallen op schriftelijke permissie van den eerste ambtenaar ter plaatse).

De aangifte der uit te voeren goederen (art. 63 Alg. Wet) geschiedt steeds door den bevrachter; de schipper ontvangt de documenten en geeft dezelve (art. 65 der Alg. Wet) op de laatste wacht aan de beambten, die de documenten na visitatie en vergelijking tegen de goederen intrekken.

Voor de Rijnvaart is de laatste wacht aan de uiterste grens, zoodat de schipper geen akte van uitklaring of renverseel ontvangt."

10. Tot de papieren op de lading betrekking hebbende behooren ingevolge de Algemeene Wet, de daarbij behoorende fiscale wetten en de bijzondere wettelijke bepalingen uit dezen tijd, al naar de lading, verschillende documenten als volgbrieven, geleidebiljetten, consenten en schriftelijke verklaringen van het Militair Gezag.

11. Het schriftelijk bewijs tot verlof van laden van goederen op den overloop.

De schipper zij indachtig, dat alleen eene schriftelijke verklaring hem baten kan, indien schade is overkomen aan goederen, op den overloop van zijn schip geladen; art. 348 W. v. K., dat ook op de binnenlandsche vaart toepasselijk is verklaard, luidt:

„De schipper is verantwoordelijk voor alle schaden, welke aan de goederen door hem, zonder schriftelijke toestemming van den inlader, op den overloop van zijn schip geladen, zouden mogen overkomen."

Indien bij charter hieromtrent niets overeengekomen is, moet de schipper bij de belading reeds weigeren, zonder dat hem dit schriftelijk bewijsstuk worde gegeven, deklast te zetten.

Krijgt men tijdens de belading of later een aanvaring, waardoor een gedeelte van den deklast over boord slaat, of neemt een stormvlaag kleeden weg, bederft een regenvlaag het goed, niets kan den schipper (schijnbaar) baten: hij moet de schade vergoeden.

Dit is een artikel sinds vroeger eeuwen op zeeschepen toepasselijk. Het is ontstaan in een tijd, toen de bouw dier schepen geheel verschilde van dien van heden, en wel speciaal van dien van rijnschepen, doordat het zeeschip slechts voorzien was van een klein laadluik.

Wat voor die oude op Brazilië zeilende zeeschepen gold, heeft de wetgever ook toepasselijk verklaard voor veerschepen van Overschie naar Schiedam, daarmede eene wettelijke bepaling in het leven roepende in strijd met de feitelijke toestanden.

Belanghebbenden zijn zich niet bewust, dat dit artikel bestaat: een schriftelijk bewijs van den inlader noodig, als ik voor hem naar Rotterdam turf zal vervoeren, of suikerbieten van Sirjansland naar Zwartsenberg of den Bovenrijn, of als ik hout moet laden van Wormerveer naar Krommenie of van Dordrecht naar Sluiskil? Of als de veeman zelf op de stoomboot het te vervoeren melkvee op dek aan de reeling komt vastbinden? Geen schipper of kapitein, die zich bewust is, dat hij door niet *een schriftelijke toestemming van den inlader* te bezitten, zich een groot risico op den hals haalt.

Als niet door de Wet van den 15 Mei 1829 (Stb. no. 28), houdende algemeene bepalingen der Wetgeving van het Koninkrijk, vaststond, dat een wet alleen door eene latere wet (voor het geheel of gedeeltelijk) hare kracht kon verliezen, dan zou men hier moeten zeggen: dit artikel 753 W. v. K., voorzoover het 348 W. v. K. toepasselijk verklaart op de

binnenvaart, heeft door onbruik rechtskracht verloren.

Wij moeten echter nagaan, in hoeverre de Rechter dit artikel in de rijnvaart nog toepasselijk *zou kunnen* verklaren.

De uitdrukking „op den overloop" van het schip geladen (sur le tillac) geeft aanleiding tot de vraag, wat onder overloop verstaan moet worden.

Was vroeger, als gezegd, een overwegend groot deel van het schip vast dek, overloop, met slechts midden in dat dek een luikhoofd als laadgat, de gansch verschillende bouw der rivierschepen, waardoor van het gansche vaste dek van de vroegere zeeschepen voor het rijnschip slechts een smal gangboord als overloop is overgebleven, maakt, dat, *alleen* wanneer op dat gangboord geladen is, van *„op den overloop"* geladen goederen kan worden gesproken.

Last op de luiken geladen, deklast, die het gangboord vrijlaat, valt niet onder de op den overloop geladen goederen van artikel 348 W. v. K. Dit art. legt een zware en buitenissige verplichting op den vervoerder, zoodat de strekking er van niet mag uitgebreid worden: zoo eng als het begrip in art. 348 onder woorden is gebracht, moet dit ook uitgelegd worden.

Naast op den overloop geladen goederen bestaan de begrippen deklast en bovenlast. Ook tusschen deze veelal dooreen gebruikte woorden deklast en bovenlast bestaat principieel onderscheid.

Deklast is namelijk de lading, die op de luiken van het schip wordt geladen; bij deklast zijn de luiken eerst dichtgelegd en is het schip eventueel van douane-sluiting voorzien, terwijl, voor het geval de reis naar Zeeland gaat, dikwijls de kleeden behoorlijk over de luiken gelegd zullen worden.

Wat nu op de luiken geladen wordt, is deklast.

Bovenlast wordt gansch anders gestuwd. Bovenlast is geladen, wanneer de goederen van den bodem

van het schip worden opgestapeld tot boven den denneboom. Een goed voorbeeld levert de turfvaart.

Voor de turfvaart, speciaal voor het vervoer van pakken turf, zijn vaartuigen gebouwd, bijkans meer in den vorm van breede bakken dan van schepen, welke bij voortduring met hoogen bovenlast varen; van op dek geladen goederen is bij die schepen, welke ook te Rotterdam veel turf aanbrengen, geen sprake.

Zoo is er geen sprake van deklast, wanneer de luiken niet gebruikt worden om de goederen daarop te stuwen.

De luiken worden bij bovenlast-laden niet gebruikt, maar op een stapel gesteld vóór, in het midden en achter op het schip tegen de roef; soms ook wordt de bovenlast met die luiken afgedekt.

Bij bovenlast hebben wij niets met den overloop te maken en is art. 348 W. v. K. dus ook in geen geval toepasselijk.

Waar deswege nog geen rechterlijke beslissing is gevallen, verdient het vooralsnog aanbeveling voor den schipper om altijd als hij meer laadt, dan onder de op den denneboom rustende luiken kan geborgen worden, zich een schriftelijk bewijs van toestemming van zijn bevrachter te verschaffen.

12. Moesten in oude tijden, ingevolge eener bepaling van de Algemeene Wet, uitgaande schepen ook voorzien zijn van een meetbrief, dit voorschrift is vervallen en geen Rijkswet schrijft het hebben van een meetbrief voor. De meting geschiedt alleen op schriftelijke aanvrage van den schipper en verder volgens de bepalingen van het Koninklijk Besluit van 20 Juli 1899, Stbl. 164, zooals dit is aangevuld bij Kon. Besluit van 4 April 1910, Stbl. 94.

Een meetbrief is ook niet van noode om een rijnscheepspatent (zie volg. blz.) te erlangen. Administratief,

waar havengeld moet worden betaald en maximum maten voor sluizen of kanalen zijn gesteld, heeft de meetbrief tegenover de betrokken autoriteiten als bewijsstuk waarde.

13. Rijnpapieren. Geen schip van 15 ton of grooter mag den vrijen Rijn bevaren, of er moet aan boord, ingevolge artikel 15 van de Herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, een schipper aanwezig zijn in het bezit van een rijnpatent.

Het rijnpatent geeft de bevoegdheid om den Rijn over zijn geheele lengte dan wel over een gedeelte van den stroom te bevaren en wordt uitgegeven als een praktijk-diploma aan hen, die het bewijs leverden, dat zij de vaart op den Rijn gedurende een bepaalden tijd hebben uitgeoefend. Het bezoeken en doorloopen van een door de Centrale Commissie erkende rijnschippersschool maakt het mogelijk het rijnpatent voor zeil- en sleepschepen na vier jaar en voor stoomschepen na vijf jaar praktijk op 21 jarigen leeftijd te verwerven.

Naast het schipperspatent is er in de rijnvaart een scheepspatent voor het schip van noode, maar alleen voor schepen van 300 centenaar of grooter. Een centenaar is 50 K.G. laadvermogen en art. 22 der Rijnvaartakte bedoelt dus alleen schepen van 15 ton of grooter.

Voordat een zoodanig vaartuig de eerste reis op den Rijn onderneemt, moet de eigenaar of bestuurder zich voorzien van eene verklaring, dat het schip de noodige hechtheid en het vereischte tuig bezit voor de vaart op dat gedeelte van den stroom, waarvoor het bestemd is.

In dit scheepspatent en op het schip wordt door deskundigen aangeteekend de grens van den grootsten toegelaten diepgang. Deze lijn wordt aangegeven volgens § 2 van het Rijnpolitiereglement aan de

langszijde van het schip door krammen, geel of wit geverfd op donkeren achtergrond of omgekeerd, en sinds 1 April 1915 door een aan stuurboordsachterschip aangebrachte diepgangsschaal in wit en zwart met eene maatverdeeling in decimeters.

Deze schaal dient om den diepgang van het schip na te gaan bij „klein" water, maar is daarvoor volkomen onbetrouwbaar. In reeksen gevallen ligt het lange rijnschip met de slappe huid, al naar toevallige of gewilde belading, óf met het voorschip, óf in het midden, óf met bakboordsachterschip vele decimeters dieper, dan de schaal aangeeft en daaruit kan ook voor anderen groot nadeel ontstaan. Vertrouwen de ambtenaren, die met het toezicht belast zijn, op dien diepgangsschaal en laten zij het schip bij een droogte, waar op beurt voorbij wordt gevaren, doorvaren, dan loopt zoo'n schip vast omdat het veel dieper ligt, met als gevolg aanmerkelijke schade wegens oponthoud voor de heele opvarende en afkomende rijnvaart.

Deze schaal, gemaakt om als het ware met één oogopslag te zien hoe diep een schip ligt, is dus een onnutte, zelfs schadelijke nieuwigheid, waarvoor iedere schipper op den koop toe zich uitgaven heeft moeten getroosten. (Ned. Staatscourant, 14 Maart 1913, no. 62).

Het scheepspatent moet gedurende de reis steeds aan boord zijn en op verzoek van haven- en politieambtenaran aan dezen worden vertoond.

Het Slotprotocol van de Rijnvaartakte hield sub 4 de instelling van een dienstboekje in. Nederland behield zich zijn rechten deswege voor en zoo moet ik nu hier 50 jaar later schrijven, dat ook nu nog geen dienstboekjes voor de knechts zijn ingevoerd, hetgeen een nadeel is voor de Nederlandsche Rijnvaart.

Temeer is dit een nadeel omdat omtrent de knechts tot en met 21 jaar oud, die in Duitschland ingevolge

Name des Schiffers, des von ihm geführten Schiffes. Angabe unter welchem Datum, von welcher Behörde und für welche Stromstrecke der Schiffer das Patent erhalten hat.	Der Inhaber ist angenommen			
	Tag des Dienst-eintritts.	Auf welche Zeit.	In welcher Eigenschaft (hier ist auch die Aenderung der Eigenschaft einzutragen).	Tag des Dienst-austritts.
Heinrich Wehrum aus Mülheim a.d. Ruhr. Schiff „St. Maria", Patent der Kgl. Regierung i. Düsseldorf vom 15 Mei 1883 I. B. Nr. 2025 für die Strecke von Strassburg bis zur See.	23 April 1902.	Auf unbestimmte Zeit.	Als Schiffsjunge — seit 1 Oktober 1902 als Matrose.	6 Oktb. 1904.

Bezeichnung der Fahrstrecken und der Fahrzeit im Einzelnen (beim Dienstaustritt sowie bei jeder längeren Unterbrechnung der Fahrten einzutragen).	Visum und Bemerkungen der Polizei- oder Hafenbehörden (Datum und Unterschrift des visierenden Beamten beizusetzen).	Dienstabschiedszeugnis und Grund des Austritts aus dem Dienst mit Datum und Unterschrift des Schiffers — (nur auf Verlangen des Schiffsmanns auszufüllen).
Vom 23 April 1902 bis 2 November 1902 Strecke Mannheim-Ruhrort. Vom 3 November 1902 bis 20 Januar 1903 im Mannheimer Hafen überwintert. Vom 21 Januar 1903 bis 23 December 1903 Strecke Mannheim-Mainz-Rotterdam. Vom 24 Dezember 1903 bis 2 Februar 1904 im Mainzer Hafen überwintert. Vom 3 Februar 1904 bis 15 Juli 1904 Strecke Mannheim-Strassburg. Vom 16 Juli 1904 bis 2 August wegen Schiffsreparatur stillgelegen. Vom 3 August 1914 bis 6 Oktober 1904 Strecke Mannheim-Mainz.	Visiert: Köln den 1 März 1903. Dass der Inhaber seit dem 1 Oktober 1902 als Matrose fährt ist in Spalte 4 nachzutragen. Der Hafen-Kommissär (N. N.) (L. S.) Visiert; Ruhrort den 15 April 1904 Der Polizei-Kommissär (N. N.) (L. S.)	Matrose Jacob Schneimer had sich bei mir gut betragen, und auf der Reise das Ruder selbstständig geführt. Er tritt aus dem Dienst um seine Militärpflicht abzuleisten. Ludwigshafen, den 6 Okt. 1904. gez: Heinrich Wehrum. Die Unterschrift des Schiffers Wehrum wird hiermit beglaubigt. Ludwigshafen, den 6 Okt. 1904. Der Hafenmeister (N. N.) (L. S.)

§ 107 der Gewerbe-Ordnung bovendien in het bezit moeten zijn van een Arbeitsbuch, in Nederland geenerlei betrouwbare gegevens dan eventueel van particuliere zijde, zijn te verkrijgen.

Een bladzijde uit een Pruissisch dienstboek is als voorbeeld hiernaast gedrukt.

14. Vaartreglementen. De schipper moet tenslotte in het bezit zijn van de vaarreglementen, waarvan hij zich de officieele uitgaaf van het Ministerie van Waterstaat voor f 1.80 heeft aan te schaffen. De titel is: Verzameling van Wetten, Besluiten en Verordeningen betreffende de Binnenlandsche Scheepvaart in Nederland; hij krijgt dan tevens eenige keurige kaartjes met aanwijzingen van ankerplaatsen. Schaft hij zich de toelichting van den heer F. R. Visser „Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op de binnenwateren" aan, dan is hij wel uitgerust, tot de aanvaringsreglementen, zooals in het plan ligt, straks gewijzigd zullen verschijnen.

Artikel 7, III.

Hoe krijgt de schipper de documenten op de lading betrekking hebbende?

Zooals uit het voorgaande blijkt, worden met de documenten, op de lading betrekking hebbende, naast charter en cognossement, meer in het bijzonder bedoeld het manifest, de uit- of doorvoerdocumenten, (doorvoerlijsten), geleidebiljetten en het bewijsstuk, houdende verlof goederen op den overloop te mogen laden.

Het manifest wordt zonder uitzondering ten kantore van den bevrachter-inlader opgemaakt en den schipper tegelijk met het cognossement gegeven; het wordt door den schipper geteekend en door hem op de uiterste wacht vertoond.

De bevrachter is verplicht ter laadplaats aangifte te doen der door te voeren of uit te voeren goederen; de documenten, houdende verlof tot den doorvoer of uitvoer, worden door hem eveneens tegelijk met de cognossementen aan den schipper gegeven, op wien de plicht rust dezelve op de laatste wacht aan de grens af te geven. Is accijns-goed geladen, dan rust op den schipper vóór vertrek uit Rotterdam de plicht zijne papieren ten Belastingkantore te doen afteekenen.

Is uitdrukkelijk overeengekomen, dat goederen op den overloop zullen worden geladen, dan is de bevrachter zoowel tegenover den schipper als tegenover assuradeuren der lading verplicht daarvan op de door hem aan den schipper af te geven *cognossementen* aanteekening te doen en die cognossementen voor dat geval *mede* te onderteekenen.

In verband met de vragen over het cognossement in de volgende § § III en IV is hiernevens het formulier van een dergelijk document afgedrukt.

WIJBRANDT & CO.
ROTTERDAM
DUISBURG-RUHRORT
ANTWERPEN.

Abfertigung

in LOBITH

durch Herr ....

in EMMERICH

durch Firma ....

Der Schiffer hat hier erhalten.

Frachtvorschuss fl. ....

Zur Entlöschung zu melden bei ....

Ich .... Schiffer des Schiffes ....
welches jetzt in Ladung liegt, um nach ....

zu schleppen, bekenne, in den Raum des erwähnten Schiffes von **WIJBRANDT & Co. ROTTERDAM** nachstehend verzeichnete Waren: ....
ex. S.S. „..........” von ....

Eine Partie .... **Gewicht** .... **kg.**

gut und wohlbeschaffen empfangen zu haben, um solche nach glücklich zurückgelegter Reise in demselben Zustande an Herr ....
oder Ordre wieder abzuliefern und zwar an den vom Empfänger bezeichneten Löschplätzen gegen Bezahlung der Fracht von ....
fl. .... per 2000 kg. nach ....
„ .... „ „ „ „ ....
„ .... „ „ „ „ ....
„ .... „ „ „ „ ....
„ .... „ „ „ „ ....

Fracht und sonstige Bedingungen laut Charte-Partie, die auf den deponierten Rotterdamer Rheinschiffahrts-Bedingungen basiert und nach Ausstellung dieses Connossements ihren vollen Wert behält. Havarie nach See-Usancen.

Für genaue Erfüllung des Obigen verbinde ich meine Person, Vermögen und Schiff mit allem Zuhehör, worüber ich 1 Connossement und .... Copien unterzeichnet habe von gleichem Inhalt, die nur für eins gelten und verpflichte ich mich, alle an bord befindlichen Waren wohlbehalten dem Empfänger abzuliefern. Für Manco über $1/2$ % bin ich verantwortlich.

Gewicht unverantwortlich, da mit Elevator geladen.

ROTTERDAM, ... **191**..........

Matten: ....
Kleider: ....

Artikel 7, III.

Hoe krijgt de schipper de documenten op de lading betrekking hebbende?

Zooals uit het voorgaande blijkt, worden met de documenten, op de lading betrekking hebbende, naast charter en cognossement, meer in het bijzonder bedoeld het manifest, de uit- of doorvoerdocumenten, [illegible]sten), geleidebiljetten en het bewijsstuk, houdende verlof goederen op den overloop te mogen laden.

Het manifest wordt zonder uitzondering ten kantore van den bevrachter-inlader opgemaakt en den schipper tegelijk met het cognossement gegeven; het wordt door den schipper geteekend en door hem op de uiterste wacht vertoond.

De bevrachter is verplicht ter laadplaats aangifte te doen der door te voeren of uit te voeren goederen; de documenten, houdende verlof tot den doorvoer of uitvoer, worden door hem eveneens tegelijk met de cognossementen aan den schipper gegeven, op wien de plicht rust dezelve op de laatste wacht aan de grens af te geven. Is accijns-goed geladen, dan rust op den schipper vóór vertrek uit Rotterdam de plicht zijne papieren ten Belastingkantore te doen afteekenen.

Is uitdrukkelijk overeengekomen, dat goederen op den overloop zullen worden geladen, dan is de bevrachter zoowel tegenover den schipper als tegenover assuradeuren der lading verplicht daarvan op de door hem aan den schipper af te geven *cognossementen* aanteekening te doen en die cognossementen voor dat geval *mede* te onderteekenen.

In verband met de vragen over het
in de volgende §§ III en IV is hie
lier van een dergelijk documen

welches jetzt in Ladung liegt, um nach ....

zu schleppen, bekenne, in den Raum des erwähnten Schiffes von **WIJBRANDT & Co. ROTTERDAM** nachstehend verzeichnete Waren:
ex. S.S. „......................................" von ....

Eine Partie .... **Gewicht** .... **kg.**

gut und wohlbeschaffen empfangen zu haben, um solche nach glücklich zurückgelegter Reise in demselben Zustande an Herr .... oder Ordre wieder abzuliefern und zwar an den vom Empfänger bezeichneten Löschplätzen gegen Bezahlung der Fracht von ....
fl. .... per 2000 kg. nach ....
.... „ „ „ „ ....
.... „ „ „ „ ....
.... „ „ „ „ ....
.... „ „ „ „ ....

Fracht und sonstige Bedingungen laut Charte-Partie, die auf den deponierten Rotterdamer Rheinschiffahrts-Bedingungen basiert und nach Ausstellung dieses Connossements ihren vollen Wert behält. Havarie nach See-Usancen.

Für genaue Erfüllung des Obigen verbinde ich meine Person, Vermögen und ... mit allem Zuhehör, worüber ich 1 Connossement und ...... Copien unter...net habe von gleichem Inhalt, die nur für eins gelten und verpflichte ich mich, ... an bord befindlichen Waren wohlbehalten dem Empfänger abzuliefern. Für Manco über ½ % bin ich verantwortlich.
... unverantwortlich, da mit Elevator geladen.

ROTTERDAM, ... 191......

Artikel 7, IV.

Hoe krijgt de schipper de cognossementen?

Vooraf ga de vraag: wat is in de Rijnvaart het cognossement?

Bewijs van inlading en verplichting tot uitlossing na vervoer. Het is een gemeenlijk alleen door den schipper onderteekende schriftelijke akte, opgemaakt door den inlader, waarin de schipper constateert, dat hij bepaalde goederen ten vervoer heeft ingeladen en aan wien, waar en op welke voorwaarden hij dezelve zal uitleveren.

Heeft de schipper aan de op hem rustende verplichtingen voldaan, dan behoort hem dus het origineele cognossement te worden teruggegeven.

Het cognossement behoort te worden opgemaakt door den schipper volgens de chertepartij en verdere hem door den inlader verstrekte gegevens: in de rijnvaart was het gebruik reeds vroeger anders, het cognossement werd door den bevrachter opgemaakt en vervolgens aan den schipper afgegeven, uit wiens handen de belader de exemplaren op één na terugontving. Art. 7 bestendigde dit gebruik: een vonnis van de Rechtbank te Rotterdam van 4 Oct. 1905 W 8438 omschreef des bevrachters verplichting nog nader:

„Overwegende toch dat art. 7 der gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaart Conditiën, waarop partijen hebben geconvenieerd, uitdrukkelijk op den bevrachter den plicht legt om zoo spoedig mogelijk na inneming der lading den schipper de cognossementen enz. af te geven, en dat het niet aangaat om, zooals de eischeres doet, die bepaling te lezen, alsof daarmede slechts bedoeld zou zijn het verstrekken van formulieren en van schriftelijke gegevens, die de schipper zou behoeven om zijnerzijds het cognossement te kunnen in orde maken, daar toch in dat

geval de geheele bepaling van art. 7 niet anders zou zijn dan eene herhaling van wat reeds in de wet was bepaald en dus hare opneming geheel overbodig zou zijn geweest;

Overwegende dat de Rechtbank derhalve meergemeld art. 7 zóó uitlegt, dat op den bevrachter rust de verplichting om de cognossementen in overeenstemming met de bevrachtingsovereenkomst op te maken, en aldus geheel in orde aan den schipper af te geven;

Overwegende dat, nu blijkens het voorgaande de eischeres ook inderdaad cognossementen heeft opgemaakt en aan gedaagde ter teekening heeft aangeboden, maar dat, waar tusschen partijen vaststaat, dat daarin waren opgenomen de clausules „franco gegen Lieferschein" en „Fracht laut Charterpartie zu erheben bei Herrn L. Welkerling, Rotterdam," en waar eveneens tusschen hen vaststaat, dat bij de chertepartij niets omtrent tijd en wijze van betaling der vracht was bepaald, zoodat overeenkomstig de bepaling der wet - de vracht door den gedaagde dadelijk tegen uitlevering der goederen zou kunnen gevorderd worden — de gedaagde, weigerende om dergelijke met de chertepartij niet in overeenstemming zijnde cognossementen te teekenen, zulks terecht geweigerd heeft; enz."

Wat de Rechtbank zegt, is in een opzicht onjuist: art. 7 eischt méér dan het „ter teekening aanbieden", het eischt „afgifte der concept-cognossementen aan den schipper.

Dit „afgeven" der concept-cognossementen is een uitdrukkelijke verplichting, volgens artikel 7 op den bevrachter rustende.

De Ruhrconditiën verlangen eveneens die afgifte door den bevrachter; het heet daar, dat de cognossementen aan den schipper „overhandigd" moeten

worden; tevens verplichten evengenoemde conditiën den schipper zich tot die inontvangstneming ten kantore van den verzender te begeven.

Ook wel wordt in den charter overeengekomen: de schipper is verplicht onmiddellijk na de belading, de Konnossementen van het „Belgisches Frachtenkontor" te teekenen. Deze bepaling legt den schipper geen meer last op, dan dat hij onmiddellijk moet teekenen, als hem goede (schoone) cognossementen worden gegeven, hoewel men den schipper op grond van die clausule der chertepartij wat men hem voorlegt wil trachten te laten teekenen.

In Antwerpen is de schipper eveneens verplicht de vervoeroorkonden (art. 23) ten kantore van den bevrachter te teekenen: niet zoo te Rotterdam.

In Rotterdam begeeft de schipper zich, hoewel onverplicht niettemin, voor zijn papieren gemeenlijk ten kantore van den aflader; hij zal veelal daar ook dadelijk tot onderteekening der cognossementen overgaan. Maar nu wil het geval, dat vele afladers de door hen gemaakte (concept-) cognossementen niet willen afgeven aan den schipper, wanneer hij op hun kantoor komt, daar zij onder geen beding toestaan, dat in het cognossement iets veranderd of bijgeschreven wordt.

Men geeft den schipper gelegenheid het cognossement in te zien, geeft het hem echter niet in handen.

De bevrachter voldoet alsdan *niet* aan zijne verplichting, en als de Rechtbank te Rotterdam in haar vonnis van 5 April 1916 W 10093 overweegt, dat „de bevrachter, die de cognossementen *ter teekening aan den schipper heeft voorgelegd,* moet geacht worden voldaan te hebben aan zijn verplichting van art. 7 der Rijnvaartconditiën om hem de stukken *af te geven,"* dan is die redeneering foutief, en blijft zij fout ook al voegt de Rechtbank daarbij: „althans zoolang

niet blijkt, dat den schipper geweigerd is de stukken een redelijken tijd onder zich te houden, ten einde van den inhoud kennis te nemen," omdat het bewijs, dat de stukken zijn overhandigd, zijn afgegeven aan den schipper, op den bevrachter rust en in de bedoelde procedure juist daaromtrent werd gesteld, dat de schipper die stukken, die cognossementen g e e n o o g e n b l i k o n d e r z i c h m o c h t h o u d e n, juist niet in handen m o c h t krijgen, zoodat hij tot wijziging feitelijk niet in de gelegenheid is geweest.

Is dit zoo, weigert de afzender den schipper, die er zijn hebben en houden bij verpandt, de vrije beschikking over het cognossement, dan gaat de schipper terecht zijns weegs en zegt: „Ik kom niet meer terug, breng de cognossementen en verdere papieren op de lading betrekking hebbende maar bij mij aan boord."

De aflader gaat hiertoe soms niet dadelijk over; laat ligdagen ontstaan, gaat vervolgens over tot het aanbieden van cognossementen, al of niet gebruik makende van het ministerie van den deurwaarder. Worden de cognossementen inderdaad aan den schipper aangeboden, hij neme ze onmiddellijk aan en zorge dan onverwijld, dat de aflader origineel en afschriften, behoorlijk onderteekend, ontvangt.

Soms laat de aflader echter de cognossementen wel door den deurwaarder a a n b i e d e n, maar laat hij dezelve door den deurwaarder n i e t a f g e v e n.

De schipper mag dan, zoo is den deurwaarder geïnstrueerd, niets in de cognossementen veranderen, de schipper mag deze papieren, alleen in handen nemen, als hij bereid is dezelve zonder eene verandering te teekenen.

De inlader is dan echter geen stap verder en blijft voor het oponthoud aansprakelijk; hij heeft immers aan zijne verplichting de cognossementen a f t e g e v e n nog niet voldaan.

Hij heeft alsdan echter kans, als de inhoud van het cognossement in de sommatie is overgenomen en de schipper daardoor gegevens heeft om zelf cognossementen uit te schrijven, dat hij spoedig daarop cognossementen, door den schipper opgemaakt, ontvangt.

Er moge hier volgen een vonnis van de Rechtbank te Rotterdam, Derde Kamer, van 19 October 1916, voor deze vragen niet zonder belang en te dezen opzichte met volkomen juistheid gewezen. In deze zaak vorderde een schipper over de dagen, nadat de belading was afgeloopen, totdat zijn schip werd opgesleept (onder aftrek der tweemaal 24 uur), de vergoeding volgens art. 7.

De Rechtbank oordeelde ten aanzien van het recht:

„Overwegende, dat partijen verschillen over de vraag, aan de schuld van wien hunner het te wijten is, dat de „Everdina Johanna" eerst eenige dagen na den overeengekomen tijd naar haar bestemmingsplaats is opgesleept;

Overwegende, dat de gedaagde van oordeel is, dat die vertraging aan den eischer zelf is te wijten en wel in de eerste plaats omdat deze zich niet in den avond van den laatsten laaddag bij haar heeft vervoegd, om te informeeren of in zijn schip al dan niet nog meer lading zou worden ingeladen en om de cognossementen te teekenen, hetgeen te Rotterdam voor schippers, die over de rivieren naar het buitenland varen, een vaste usance zoude zijn;

Overwegende, dat dit standpunt van gedaagde voor deze zaak niet kan worden aanvaard, ook al zoude het bestaan eener usance als door haar gesteld in het algemeen kunnen worden aangenomen, daar krachtens de Rotterdamsche Rijnvaartconditiën, door partijen in hun bevrachtingsovereenkomst opgenomen, de bevrachter verplicht is den schipper zoo spoedig

mogelijk nadat de lading is ingenomen, de cognossementen af te geven en te zorgen, dat tweemaal 24 uur na de belading het bevrachte schip wordt opgesleept;

Overwegende, dat krachtens de overeenkomst van partijen *de bezorging* van een en ander derhalve *uitdrukkelijk op de gedaagde was gelegd* en deze daarmede dus *niet* mocht wachten, totdat de schipper zich daartoe tot haar wendde, enz."

Artikel 7, V.

Welke cognossementen moet de schipper aanvaarden?

Volgens artikel 507 W. v. K. houdt het cognossement in:

1°. Den naam van den bevrachter of van den inlader;

2°. De opgaaf van dengenen, aan wien de goederen verzonden worden;

3°. Den naam en de woonplaats van den schipper;

4°. Den naam en de soort van het schip, mitsgaders de plaats waar hetzelve te huis behoort;

5°. Den aard, de hoeveelheid, de merken en de getallen der te vervoeren goederen;

6°. De plaats van het vertrek en die der bestemming;

7°. Het bepaalde wegens de vracht;

8°. De onderteekening van den schipper en van den inlader, of van dengenen, die voor hem de expeditie bezorgt.

Een vraag rijst reeds dadelijk: mag een cognossement niet meer inhouden, dan het onder 1 tot 8 vermelde?

Of bedoelt de opsomming van art. 507 niet juist alleen datgeen te noemen, wat in ieder geval in het cognossement der zeevaart m o e t staan, wil het kracht van bewijs hebben tusschen alle bij de inlading belanghebbende partijen en de verzekeraars?

Geeft niet reeds dadelijk ook art. 513 W. v. K. den schipper het recht om, wanneer de ingeladen goederen hem niet toegeteld, toegewogen of toegemeten zijn, op het cognossement aan te teekenen, dat hem de soort, het getal, het gewicht of de maat onbekend zijn?

Moet de schipper er eventueel niet zelfs in opnemen

(al staat er niets van in dat artikel 507), dat hij goederen laadt in slechten of wannen staat, daar het er anders voor wordt gehouden, dat hij goed geconditioneerd goed laadde? Artikel 351 W. v. K.

Artikel 507 is dus in geen geval limitatief.

Maar verder staat immers ook vast, dat partijen recht hebben al wat in het bijzonder bij de bevrachtingsovereenkomst werd bedongen in het cognossement op te nemen, omdat het de rechtsbetrekking te dezer zake tusschen partijen bewijst. De schipper is gerechtigd datgeen, wat op zijne rechtsverhouding tot den inlader en de goederen betrekking heeft, in het cognossement te vermelden.

Indien immers het cognossement niets anders zoude mogen inhouden dan art. 507 vermeldt, dan zou nagelaten moeten worden het vrachtvoorschot op het cognossement aan te teekenen; tot wat al moeilijkheden zou dit kunnen leiden!

Zooals de inlader recht moet hebben dit vrachtvoorschot op het cognossement te vermelden, evenzeer moet het den schipper geoorloofd zijn bijv. in de laadhaven ontstaan overliggeld op het cognossement aan te teekenen.

De Rechtbank te Rotterdam, Derde Kamer, in haar vonnis van 19 October 1916 acht dit niet juist; alleen datgeen, waarover partijen het eens zijn, mag in het cognossement worden opgenomen; zeker niet een bedrag aan overliggeld, dat partijen verdeeld houdt.

De rechtbank overwoog:

„dat de eischer toen de cognossementen, zooals die hem werden voorgelegd, niet zonder meer heeft willen teekenen, doch daarop tevens een verklaring wenschte te schrijven omtrent zijn recht op overliggeld en dat de gedaagde daarop hem de cognossementen niet heeft willen afgeven;

Overwegende, dat naar het oordeel der Rechtbank

de eisch van den schipper, om de voormelde verklaring in het cognossement op te nemen was ongerechtvaardigd, daar buiten en behalve hetgeen de Wet als inhoud van het cognossement heeft voorgeschreven en de door de wet bepaaldelijk toegelaten aanteekening van den schipper, daarin geen andere bepalingen of aanteekeningen mogen worden opgenomen, dan met overeenstemming tusschen beide partijen zijn vastgesteld en dat in het bijzonder de schipper het recht mist daarin eenzijdig verklaringen op te nemen, waardoor de rechten van partijen kunnen worden gepraejudicieerd."

Dit oordeel der rechtbank is minder juist; het strijdt tegen iedere gezonde opvatting van den aard van het cognossement, dat immers inhoudt de voorwaarden, waartegen de schipper de ingeladen goederen zal uitleveren. Heeft de schipper op betaling van overlaadgeld recht en wil de bevrachter dit niet betalen, dan moet het den schipper vrij staan het bedrag van het overliggeld in het cognossement op te nemen: de schipper heeft zelfs voor dat overliggeld een voorrecht op de lading. Maar stel, dat volgens ons zeerecht, omdat art. 507 limitatief zoude zijn, den zeekapitein dat recht niet toekomt, dan is dit nog geenszins het geval in de rijnvaart. Als blijkt, dat de algemeen geldende rechtsopvatting, zoowel in Duitschland als in België, den rijnschipper het recht geeft hem *verschuldigd* overliggeld in het cognossement te vermelden, kan toch waarlijk een op zijn minst dubieuse opvatting van limitativiteit van art. 507 W. v. K. den schipper niet beletten het hem *rechtens* toekomend overliggeld, dat de bevrachter niet wil betalen, in het cognossement op te nemen.

Welke cognossementen zal een schipper aanvaarden?

Cognossementen, die hem niet meer verplichtin-

gen opleggen, dan in den charter zijn vervat; cognossementen, die hem niet verplichten een goed geconditioneerde lading uit te leveren, als hij broeiend goed en gedeeltelijk ledige, instede van gevulde kisten heeft ingeladen. Hij aanvaardt geen cognossementen, die hem verantwoordelijk stellen voor stukstal, wanneer hem niets voorgeteld is, of wanneer hij met twee ploegen heeft geladen en ten gevolge daarvan mededeeling deed niet te kunnen tellen, of wanneer stukstal niet vast te stellen is, doordat vele pakken uiteenliggen of balen gescheurd en halfvol zijn.

Evenmin accepteert hij een bij cognossement nader aangegeven losplaats zonder zich eerst, met de cognossementen op zak, te hebben overtuigd, of hij dien bewusten los-wal met zijn schip bereiken kan en anders plaatst hij op het cognossement: „lichterskosten voor ontvangers rekening" of schrapt die vermelding van de bijzondere losplaats met behoud van de mededeelingen van de gemeente, waar hij lossen moet.

Hij teekent voorts, wanneer hem de goederen niet zijn toegewogen of toegemeten, niet zonder bijvoeging der woorden: „Gewicht onverantwoordelijk" of „gewicht onbekend".

Hij laat de woorden, dat hij de goederen heeft geladen „onder den overloop" van zijn schip niet staan, indien hij deklast heeft en evenmin als hij bovenlast heeft geladen.

Hij zal zich niet verplichten tegen boete van f 25.— „van de vracht af te houden", ieder oponthoud onderweg den afzender telegrafisch te melden, indien hij zich daartoe niet bij de bevrachting verbond.

Hij zal met deklast niet gaan varen, — altijd als hij bereids zoo onverstandig was om zich niet reeds eerder het schriftelijk bewijs te verschaffen, dat hij „deklast" voeren mocht — zonder op het cognossement te doen aanteekenen: „deklast geladen" en na

voor dit geval den afzender het cognossement mede te hebben doen teekenen.

De schipper vergete vooral niet art. 351 W. v. K.:

„Hij laadt geene goederen, waarvan de wanheid, „beschadiging of slechte gesteldheid der emballage „zichtbaar blijkt, dan met aanteekening van den „slechten of wannen staat van dezelve in de recieven „en cognossementen; wordende het zonder deze aan„teekening daarvoor gehouden, dat de goederen in „een uiterlijk zichtbaar goeden en wel geconditio„neerden staat geladen geweest zijn."

Al staat dus niet in het cognossement, dat de goederen in goede conditie zijn geladen, de ontvanger mag aannemen, dat dit toch het geval was, als er geen aanteekening van het tegendeel op het cognossement voorkomt.

Laadt hij vaten olie, groenten of met wat ook, hij zal op het cognossement vermelden: „Inhoud onbekend", en eventueel „slecht fust".

Ook is het, voor het geval de goederen beschadigd of in wannen toestand verkeeren, niet voldoende, als op het cognossement staat: „inhoud of kwaliteit onbekend". Er moet dan uitdrukkelijk in het cognossement staan: „beschadigd, verschimmeld, nat," of wat dies ook zij: die inhoud of kwaliteit is den schipper immers juist wél bekend; hij *ziet* de schimmel!

Vooral ook het laden van warm goed geeft dikwijls last, zoowel door dien warmen toestand op zichzelf, die nadeelig kan zijn voor het schip, als door de omstandigheid, dat warme handelswaren gemeenlijk in gewicht verminderen, zoodat het gevolg daarvan is, dat ter losplaats een tekort wordt geconstateerd met alle gevolgen van dien. In een dergelijk geval plaatst de schipper op het cognossement: „warm geladen".

Door juiste aanteekening op het cognossement van den toestand van het goed zal de schipper

zich dikwijls tevens voor manco hebben gevrijwaard zooals uit het bovenstaande volgt.

Een cognossement mag de schipper met recht niet weigeren te teekenen op grond, dat het in de Duitsche taal is gesteld, overweegt de Rechtbank te Rotterdam in haar vonnis van 5 April 1916 W 10093, en wel „reeds daarom niet, wijl hij als schipper geregeld op Duitschland vaart met een schip, dat voor die vaart bestemd is." Maar men zal dan toch moeten toegeven, dat de schipper vóór hij teekent, recht moet hebben dat Duitsche cognossement, door iemand die Duitsch verstaat, te doen nalezen, waartoe het hem moet worden afgegeven (blz. 158).

De schipper wil steeds gaarne op het cognossement plaatsen „onverantwoordelijk voor kwaliteit en kwantiteit". Er is nooit reden voor den schipper op het cognossement te schrijven onverantwoordelijk voor kwaliteit, de schipper is immers, als hij maar aanteekent in welken toestand het goed werd ingeladen, nooit voor kwaliteit verantwoordelijk.

Voor de kwantiteit is de schipper altijd aansprakelijk; hij moet altijd uitladen, wat hij ingeladen heeft, maar hij heeft het recht, als de goederen hem niet zijn toegewogen, om op het cognossement te plaatsen de woorden: „gewicht of hoeveelheid onbekend," alsdan bindt het cognossementsgetal hem niet.

In het kort: den schipper moeten worden gegeven behoorlijke cognossementen (art. 1374 en 1375 B. W.)

Iemand moge nog zoo'n mooi schip hebben uitgehaald, hij is daarmede geenszins klaar. Wil hij niet de kans beloopen schip en scharre te verliezen, dan moet hij bovendien zorgen volledig op de hoogte te zijn van rechten en verplichtingen in de binnenvaart; hij zij gedachtig aan vriend Heye:

„Patroontasch, sabel en geweer,
„Dat maakt nog geen soldaat!"

Artikel 7, VI.

Wat moet onder „force majeure en de gevolgen daarvan” verstaan worden?

Ten onrechte spreekt een schipper steeds van force majeure in stede van overmacht.

Of overmacht aanwezig is, hangt geheel af van telkens wisselende, meestentijds plotseling in het leven geroepen, feitelijke omstandigheden en gebeurtenissen.

Kon men deze niet voorzien, zoodat men geacht moet worden er bij het sluiten der overeenkomst geen rekening mede te hebben kunnen houden en kan men daardoor niet of niet redelijkerwijze aan zijne verplichtingen voldoen, dan is er overmacht en bevrijden die omstandigheden de partij, die zich er op beroept.

Eigenaardig is nu, dat men volgens dit art. 7 niet alleen door „force majeure” maar ook „door de gevolgen daarvan” bevrijd wordt.

Deze wonderlijke redactie moet de een of andere geheimzinnige bedoeling der bevrachters verbergen; — het wil mij echter voorkomen, dat een beroep op „overmacht” en een beroep op de „gevolgen van overmacht” — men bedenke: leeken hebben dit neergeschreven — precies en prompt hetzelfde is.

Zij hebben gedacht: stel, er is plotseling in November zwaar ijs; geen schip kan opgesleept worden, er is overmacht. Maar zij hebben — voorzienige menschen als zij zijn — nog verder gedacht. Komt er eind November dooi en begint het opsleepen, dan is er niet genoeg sleepkracht; wij moeten ons voor die omstandigheden op de gevolgen van overmacht kunnen beroepen.

Wordt hierdoor duidelijk, hoe deze woorden in de conditiën zijn opgenomen, even duidelijk is het, dat zij overbodig zijn.

Met een beroep op „de gevolgen van overmacht" is niets anders bedoeld dan een beroep op overmacht zelve.

Uit de volgende beslissingen, aan enkele vonnissen in rijnvaartzaken ontleend, blijkt, dat men in velerlei gevallen en gebeurtenissen overmacht wil zien en tevens, hoe de rechter daaromtrent heeft geoordeeld.

Bij het hiernavolgende vonnis van de Rechtbank te Rotterdam van 28 November 1906 W. 8656 werd een beslissing gegeven in een zaak, waarbij een beroep op de gevolgen van overmacht werd gedaan. Die gevolgen zouden dan hierin hebben bestaan, dat de bevrachter de sleepboot, welke bezig was des eischers schip op te sleepen, moest gebruiken om een ander schip verder te sleepen, dat door ijsgang was blijven liggen en te wachten lag.

De Rechtbank besliste hieromtrent:

„dat in casu vaststaat, dat appellant, toen hij op 30 Januari 1905 het sleepcontract sloot, hoewel wetende, dat hij nog verplichtingen uit vroeger gesloten contracten te vervullen had en den omvang dier verplichtingen kennende, niettemin begonnen is het nieuwe contract uit te voeren door het schip van geïntimeerde op te sleepen, en nu hij eenmaal daarmede aangevangen was, in de verplichtingen, die hij vroeger tegenover anderen op zich genomen had, geene rechtvaardiging te vinden is van zijn handelwijze om het nieuwe contract op een gegeven oogenblik ter zijde te stellen en de eenmaal aangevangen reis te onderbreken teneinde die vroegere verbintenissen na te komen."

Een vonnis van de Rechtbank te Rotterdam van 28 April 1910 W. 9177 beslist, dat er bij ijsgang voor

den bevrachter geen overmacht is om het schip op te sleepen, daar toen blijkens de getuigenverklaringen tegen den prijs van f 1 of f 1.10 per last werd aangenomen naar boven te sleepen.

Een vonnis van den Kantonrechter te Rotterdam van 15 Juli 1914 beslist, dat het beroep op overmacht, door den bevrachter gedaan wegens het niet opsleepen ter oorzake van de feestvreugde van het sleepbootpersoneel op 17 November 1913, (Onafhankelijkheidsdag) niet opgaat:

„Overwegende, dat tusschen partijen vaststaat, als door eischer gesteld en door gedaagde erkend, dat gedaagde in November 1913 eischer's schip heeft bevracht voor het vervoer van eene lading gerst van Rotterdam naar Neuss op de Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën; dat eischer's schip in den avond van 14 November 1913 was beladen en eerst in den morgen van 18 November 1913 is opgesleept;

Overwegende, dat eischer, stellende, dat gedaagde niet voldaan heeft aan hare verplichting om eischer's schip binnen 2 maal 24 uren op te sleepen, een dag overliggeld vordert;

Overwegende, dat gedaagde zich ter afwering van deze vordering heeft beroepen op overmacht, die haar verhinderd heeft, eischer's schip den 17 November 1913, den Onafhankelijkheidsdag, op te sleepen;

Overwegende, dat volgens artikel zeven der Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën de bevrachter verplicht is, indien de schipper zijne lading heeft ingenomen te zorgen dat, behoudens force majeure en de gevolgen daarvan, het schip binnen twee maal 24 uur (Zondag niet medegerekend) naar de bestemmingsplaats wordt opgesleept, tenzij anders is overeengekomen;

Overwegende, dat de 16e November 1913 een

Zondag was en gedaagde derhalve verplicht was te zorgen, dat eischer's schip 17 November was opgesleept, tenzij hier een geval van overmacht voor haar aanwezig was, wordende door eischer ten onrechte beweerd, dat geen beroep op overmacht kan worden gedaan;

Overwegende, dat als overmacht te beschouwen is een voorval, waarmede de partijen bij het sluiten hunner overeenkomst redelijkerwijze geacht moeten worden, rekening niet te hebben gehouden en bij welks gebeuren mitsdien nakoming der aangegane verplichtingen redelijkerwijze niet kon worden gevorderd (Molengraaff Leidraad 2e druk blz. 501);

dat de onderwerpelijke bevrachtingsovereenkomst begin November 1913 te Rotterdam is aangegaan en het toen aldaar van algemeene bekendheid was welk karakter de onafhankelijkheidsdag zou dragen;

dat gedaagde, die te Rotterdam is gevestigd, geacht moet worden bij het sluiten der overeenkomst daarmede rekening te hebben gehouden, althans redelijkerwijze daarmede rekening had moeten houden;

dat indien zij dien dag niet mede had willen rekenen bij den termijn, binnen welken zij eischer's schip verplicht was op te sleepen, zij dit uitdrukkelijk had moeten bedingen;

dat gedaagde zich mitsdien niet op overmacht kan beroepen en eischer's vordering, als overigens niet weersproken, voor toewijzing vatbaar is."

Artikel 7, VII.

Zijn die twee maal 24 uren twee dagen?

Als de belading van een schip op Maandag om 11 uur des voormiddags is afgeloopen, dan zal het opsleepen moeten geschieden uiterlijk op Woensdagmorgen om 11 uur, terwijl „iederen dag langer liggende" overliggeld betaald moet worden door den bevrachter naar den maatstaf van het Kon. Besluit van 3 Januari 1898 (Stbl. no. 1)."

Zondag, vallende in den termijn van 2 maal 24 uur, verlengt dien termijn. De Zondag, al volgt deze ook onmiddellijk op dien termijn, omdat Zaterdagnacht 12 uur uiterlijk had moeten zijn opgesleept, telt voor overliggeld.

Bedoeld Kon. Besluit kende oorspronkelijk slechts dagen van 24 uur, aanvangende en eindigende om 12 uur 's nachts. De laatste aanvulling van 17 Augustus 1911 kent echter ook verschil tusschen dag en nacht.

Waar nu echter het Besluit van 3 Januari 1898 alleen kalenderdagen kent en de bevrachter volgens dat Besluit den schipper na 2 maal 24 uur wachten voor verder oponthoud liggeld moet betalen, komt den schipper, die Woensdagmorgen om 11 uur had moeten opgesleept zijn en eerst wordt opgesleept op Donderdagmorgen om 11 uur, de vergoeding van twee dagen toe, daar iedere aangevangen dag, volgens dat Kon. Besluit van 3 Januari 1898, als een geheele dag wordt berekend.

In het hierna volgende vonnis van den Kantonrechter te Rotterdam van 3 Juni 1914, waarin ook deze kwestie in geschil was tusschen partijen, geeft de Kantonrechter een volkomen juiste beslissing.

De tegenpartij in deze zaak beriep zich op het heele

rijtje verweren, dat in zijn kraam te pas kwam, waardoor het niet onaardig is het vonnis, dat toen voor een tiental zaken in eens de beslissing bracht, te laten volgen:

„Wij Kantonrechter,

Gezien de stukken,

Gehoord partijen,

Overwegende, dat de eischer bij dagvaarding heeft gesteld:

dat hij volgens met gedaagde einde Januari gesloten overeenkomst voor haar zou vervoeren een zekere lading tegen zekeren vrachtprijs naar een Duitsche haven en wel op de Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën;

dat eischer's schip op Donderdag 5 Februari des avonds te half zeven was beladen en mitsdien had moeten zijn weggesleept op Zaterdag 7 Februari half zeven 's avonds;

dat eischers schip Cornelia echter eerst Maandagsmorgens is weggesleept om half elf;

dat eischer dus recht heeft op drie overligdagen, Zaterdag, Zondag en Maandag;

dat het overliggeld van de Cornelia bedraagt *f* 13.25;

dat eischer dus van gedaagde te vorderen heeft *f* 39.75, welk bedrag gedaagde ondanks aanmaning, weigert te betalen,

Concludeerende de eischer tot veroordeeling van gedaagde bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad om aan eischer tegen kwijting te betalen *f* 39.75 met de rente van dat bedrag à 6 % 's jaars van den dag der dagvaarding tot dien der voldoening en met veroordeeling van de gedaagde in de kosten van het geding.

Overwegende dat de gedaagde heeft geantwoord:

dat zij niet in gebreke is gesteld;

dat er geen sprake kan zijn van mora ex re, daar de in de sleepconditiën gestelde termijn van 2 maal

24 uur niet kan worden beschouwd als fatale termijn, waarbinnen gesleept moet worden;

dat zij erkent hetgeen eischer stelt bij zijn eerste „Aangezien" doch al het andere ontkent;

dat de bedoeling van art. 7 van de Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën, luidende:

„Indien de schipper zijn lading heeft ingenomen, is de bevrachter verplicht hem zoo spoedig mogelijk de cognossementen en verdere documenten op zijn lading betrekking hebbende af te geven en te zorgen dat behoudens force majeure en de gevolgen daarvan het schip binnen tweemaal 24 uur (Zondag niet meegerekend) naar de bestemmingsplaats wordt opgesleept, tenzij anders is overeengekomen. Iederen dag langer liggende wordt door den bevrachter overliggeld betaald, naar den maatstaf van het K. B. van 3 Januari 1898, Stbl. 1.,

is, dat daarin geconstateerd wordt, dat de bevrachter verplicht is zoo spoedig mogelijk na de belading de cognossementen en verdere documenten op de lading betrekking hebbende aan den schipper af te geven en te zorgen, dat, behoudens force majeure en de gevolgen daarvan, het schip binnen tweemaal 24 uur, dus na de afgifte der documenten en niet na de belading en nadat hij zich volgens hierna te betoogen usance sleepgereed boven de brug bevond (Zondag niet meegerekend) naar de bestemmingsplaats wordt opgesleept;

dat dus eischer, die niet gesteld heeft wanneer hij de documenten heeft ontvangen, niet-ontvankelijk is;

dat het te Rotterdam usance is, dat het bevrachte schip zich sleepgereed maakt en gaat liggen boven de Spoorbrug, waar de reis naar boven wordt aangevangen;

dat de Cornelia eerst op den morgen van Vrijdag 6 Februari 1914 sleepgereed lag en des Maandags, des ochtends, dus — de Zondag niet meegerekend — binnen tweemaal 24 uur is weggesleept;

dat ook in eischer's systeem gedaagde bevoegd was tot Zaterdag 7 Februari $6^1/_2$ uur namiddag te wachten;

dat volgens tusschen reeders en personeel der sleepbooten gemaakte overeenkomst niet wordt aangemaakt na drie uur des Zaterdags tot Maandag, zoodat gedurende dien tijd de termijn, binnen welken gesleept moet worden, wordt geschorst;

dat in elk geval op dat uur des Zaterdags nooit wordt aangemaakt en de Zondag niet meetelt;

Concludeerende de gedaagde tot niet-ontvankelijk verklaring van den eischer in zijn vordering immers tot ontzegging daarvan cum expensis;

Overwegende dat eischer heeft gerepliceerd:

dat artikel 7 der Rijnvaartconditiën niet inhoudt, dat een schip binnen tweemaal 24 uur na afgifte der documenten opgesleept moet worden;

dat eischer niet anders heeft te stellen dan het uur van belading en den tijd van opsleepen en het dan verder aan gedaagde is de feiten te stellen en te bewijzen, waaruit volgt, dat aan eischer geen vergoeding toekomt;

dat het onjuist is, dat eischer „boven de brug" moest liggen, maar al ware dit juist, door gedaagde niet is gesteld, dat zij tevergeefs eischer's schip daar heeft gezocht;

dat het beladen is geschied door gedaagde en zij dus niet kan zeggen, dat zij niet weet, wanneer zij zelve iets gedaan heeft;

dat het beroep van gedaagde op een overeenkomst van reeders en personeel van sleepbooten haar niet kan baten, daar voormeld artikel 7 beslissend is;

dat gedaagde bovendien de verplichting tot opsleepen binnen tweemaal 24 uur op zich heeft genomen, bekend met die beweerde overeenkomst; dat de Zondag indien er niet binnen tweemaal 24 uur is opge-

sleept, medetelt als dag waarvoor overliggeld moet worden betaald en Maandag dus de derde dag is, die aan eischer vergoed moet worden;

dat de vordering dus zonder meer kan worden toegewezen, maar eischer -- onder protest van ongehoudenheid — aanbiedt zijn posita door getuigen te bewijzen;

op welke gronden eischer blijft persisteeren;

Overwegende dat gedaagde heeft gedupliceerd;

dat het meermalen voorkomt, dat een schip beladen is, maar de documenten nog niet kunnen worden overgegeven, zoodat het schip wachten moet, totdat de documenten geteekend en overgegeven zijn;

dat artikel 7 geen andere lezing gedoogt, dan die door gedaagde gegeven;

dat door eischer niet is weersproken, dat de Cornelia eerst in den morgen van 6 Februari 1914 sleepgereed lag en hij des Maandagsmorgens is weggesleept;

dat gedaagde terecht beroep doet op de tusschen reeders en personeel van sleepbooten gesloten overeenkomst;

dat al ware dit niet zoo, dan nog de tweemaal 24 uur eerst geëindigd waren op Zondag 8 Februari 1914 en — waar de Zondag niet wordt medegerekend — de verplichting tot wegsleepen eerst werd geboren op Maandag 9 Februari 1914, op welken dag het schip is weggesleept;

dat gedaagde verder blijft volharden bij haar antwoord en subsidiair aanbiedt — onder protest van ongehoudenheid — de door haar gestelde feiten door getuigen te bewijzen;

Ten aanzien van het recht:

Overwegende dat gedaagde in de eerste plaats de niet-ontvankelijkheid der vordering heeft beweerd, op grond, dat zij niet in gebreke is gesteld;

dat echter een ingebrekestelling niet noodig was, daar de verbintenis om eischer's schip binnen tweemaal 24 uur naar de bestemmingsplaats op te sleepen medebrengt, dat gedaagde in gebreke was door het enkel verloop van dien termijn;

dat een uitdrukkelijke bepaling daarvoor niet wordt vereischt en het in casu volgt uit de hierboven aangehaalde woorden van artikel 7 der Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën, nu de straf op de niet nakoming in verband met den voor de praestatie bestemden tijd zoo stellig is geregeld, dat men moet aannemen, dat partijen geen ingebrekestelling hebben gewild. (Asser-Limburg III blz. 132, Asser-van Goudoever III blz. 156;)

Overwegende dat gedaagde in de tweede plaats heeft aangevoerd dat volgens gemeld artikel 7 het schip moet worden opgesleept, binnen tweemaal 24 uren na de afgifte der documenten en niet na de belading;

dat ook dit verweer niet opgaat, daar uit de bewoordingen van het artikel blijkt, dat de bevrachter moet zorgen, dat het schip wordt opgesleept binnen tweemaal 24 uur, nadat de schipper zijn lading heeft ingenomenen en niet, nadat hij de documenten heeft ontvangen;

dat de bevrachter het trouwens zelf in de hand heeft de documenten aan den schipper af te geven;

dat het weliswaar kan voorkomen, dat een schip beladen is, maar de documenten nog niet kunnen worden afgegeven;

dat daardoor echter geen moeilijkheden kunnen ontstaan omdat in artikel 7 beroep op „force majeure en de gevolgen daarvan" uitdrukkelijk wordt toegelaten, en de bevrachter derhalve van zijn verbintenis is ontslagen, indien hij bewijst zijnerzijds tot uitvoering daarvan alles te hebben gedaan, waartoe hij naar de opvatting van het verkeer en den redelijken zin der overeenkomst gehouden was;

Overwegende dat gedaagde voorts heeft betoogd, dat eischer eerst dan recht heeft op overliggeld, indien hij niet is weggesleept binnen tweemaal 24 uren, nadat hij boven de Spoorbrug te Rotterdam sleepgereed lag, daar het te Rotterdam usance is, dat een schipper die opgesleept moet worden na zijn lading te hebben ingenomen, zich sleepgereed maakt en gaat liggen boven de Spoorbrug;

Overwegende dienaangaande, dat artikel 7 den bevrachter de verplichting oplegt te zorgen, dat het schip binnen twee maal 24 uren, nadat de lading is ingenomen, wordt opgesleept en voor iederen dag, dat het schip langer ligt, overliggeld te betalen;

dat eischer dus kan volstaan met te stellen — gelijk hij gedaan heeft — dat zijn schip beladen was den vijfden Februari 1914 des avonds om half zeven en eerst is weggesleept den negenden Februari d.a.v. des morgens om half elf;

dat eischer niet bovendien behoefde te stellen, dat hij den vijfden Februari 1914 des avonds te half zeven sleepgereed lag boven de brug;

dat het op den weg van gedaagde ligt te stellen en eventueel te bewijzen, dat zij harerzijds alles heeft gedaan, waartoe zij naar de opvatting van het verkeer en den redelijken zin der overeenkomst gehouden was;

dat gedaagde evenwel niet heeft beweerd, dat zij eischer's schip niet heeft kunnen opsleepen, omdat het binnen den haar toegestanen termijn niet sleepgereed boven de brug lag — nog daargelaten, dat eischer de door gedaagde gestelde usance heeft ontkend;

Overwegende dat gedaagde voorts heeft ontkend, dat eischer's schip den vijfden Februari 1914 des avonds half zeven was beladen;

dat dit verweer als niet behoorlijk gemotiveerd moet worden gepasseerd;

dat gedaagde immers blijkens de conclusie van antwoord haar ontkentenis uitsluitend doet steunen op een niet weten;

dat zij echter zelf eischers schip heeft beladen en zij dus geacht moet worden te weten wanneer de belading was beëindigd, althans dit kon weten;

dat het bovendien opmerking verdient, dat zij geen ander tijdstip voor het beladen zijn, opgeeft;

dat derhalve moet worden aangenomen, dat eischer's schip den vijfden Februari 1914 des avonds half zeven was beladen;

dat gedaagde zelf heeft gesteld, dat het schip eerst Maandagsmorgens 9 Februari is weggesleept, zoodat eischers vordering voor toewijzing vatbaar is;

Overwegende dat gedaagde nog wel heeft beweerd, dat na drie uur des Zaterdags tot Maandag niet meer wordt aangemaakt volgens een tusschen reeders en personeel gesloten overeenkomst, doch dat deze overeenkomst geen wijziging vermag te brengen in de verplichtingen, die voor gedaagde voortspruiten uit de met eischer gesloten overeenkomst, te minder, waar ze aan gedaagde bekend was, toen zij met eischer contracteerde;

Overwegende bovendien, dat eischer's schip, dat reeds Donderdags was beladen en volgens gedaagdes eigen stelling Vrijdagmorgens sleepgereed lag, door gedaagde vóór Zaterdagmiddag drie uur had kunnen worden weggesleept, althans het tegendeel niet is gebleken;

Overwegende ten slotte, dat eischer terecht drie overligdagen vordert;

dat weliswaar de Zondag niet mederekent indien hij valt binnen de tweemaal 24 uur binnen welke moet worden opgesleept, maar dat hij wel medetelt,

indien hij valt binnen den termijn, dat de schipper langer ligt. (Molengraaff, Leidraad 2de druk blz. 503);

dat volgens het laatste lid van artikel 7 iederen dag langer liggende door den bevrachter overliggeld moet worden betaald naar den maatstaf van het K. B. van 3 Januari 1898, Stbl. 1;

dat elke aangevangen ligdag voor een geheelen dag wordt berekend, zoodat de termijn van Zaterdagavond tot Maandagmorgen voor drie dagen wordt berekend;

dat eischer's schip groot is 390 M^3. zoodat naar den maatstaf van voormeld K. B. het overliggeld voor elken dag bedraagt f 13.25;

dat mitsdien eischer's vordering strekkende tot betaling van f 39.75 voor toewijzing vatbaar is;

Gezien de betrekkelijke wetsartikelen,

Rechtdoende:

Passeeren alle bewijsaanbod;

Verklaren eischer ontvankelijk in zijn vordering;

Veroordeelen gedaagde om aan eischer tegen kwijting te betalen negen en dertig gulden vijf en zeventig cent, ter zake voorschreven verschuldigd, met de rente ad 6 ten honderd 's jaars vanaf den dag der dagvaarding tot dien der voldoening, enz. .

Artikel 7, VIII.

Moet de schipper kennis geven, dat hij sleepgereed is?

Het sleepschip moet volgens art. 7 binnen twee maal 24 uren na belading worden opgesleept.

Wordt in art. 5 der Ruhrconditiën wanneer „vrij sleepen" is overeengekomen, op den bevrachter de verplichting gelegd het schip binnen 24 uur na de verklaring van sleepgereedheid „aan te maken en voort te sleepen", de Rijnvaartconditiën vereischen geenerlei verklaring van den schipper om kennis te geven, dat hij sleepgereed is.

Artikel 7 is ten dezen opzichte volledig duidelijk.

De Rotterdamsche Rechtbank overweegt dan ook in haar vonnis van 6 October 1909 W. 9080:

„dat de bevrachter, behoudens force majeure, verplicht is om voor het opsleepen te zorgen binnen twee maal 24 uren (Zondag niet medegerekend) nadat de schipper zijne lading heeft ingenomen en dat daar niet is bepaald, dat die termijn eerst zou beginnen te loopen, nadat de schipper aan den bevrachter eene kennisgeving heeft gezonden, hoedanige kennisgeving ook, zooals eischer terecht heeft betoogd, overbodig is te achten, daar niemand beter dan de bevrachter kan weten wanneer de lading is ingenomen."

De bevrachter behoeft dus van den schipper geenerlei mededeeling te ontvangen en een beweerdelijk nietweten wanneer een door hem bevracht schip is beladen, kan den bevrachter processueel niet baten.

Een rijnschip is uitteraard onmiddellijk na belading sleepgereed; het dichtleggen der luiken en zelfs het met dekkleeden voorzien der luiken, eischt geen tijd van eenige beteekenis, is vaak onnoodig, en kan gevoegelijk tijdens het opsleepen gebeuren.

Zonder dat dus tijdroovende werkzaamheden noodig zijn, is een rijnschip na belading altijd sleepgereed; dit te danken is aan de eenvoudige inrichting dier groote schepen, welke de bediening door slechts enkele personen gemakkelijk maakt.

De vraag of een schipper kennis moet geven sleepgereed te zijn, is er feitelijk alleen een uit processueelen nood geboren; men tracht er een verweer uit te putten, wanneer overliggeld wegens niet-opsleepen wordt gevorderd.

Wil dit verweer in rechte niet aanstonds voorbij gegaan worden, dan zal de bevrachter of de in vrijwaring geroepen sleepbootreeder feiten moeten stellen, waaruit het niet-sleepgereed zijn van het schip volgt en het bewijs zal op dien sleepbootreeder rusten, daar de schipper, zooals gezegd, na belading, altijd voor wat hem en zijn schip betreft, sleepgereed is.

Artikel 7, IX.

Van waar moet de bevrachter het schip opsleepen?

Na belading moet het rijnschip opgesleept worden, en wel van de plaats, waar het beladen is.

De schipper behoeft het schip niet eerst voor eigen rekening „boven de Brug" te laten sleepen, om vandaar dan door den bevrachter te worden opgesleept; neen, op een schipper rust te dezen aanzien na de belading geen enkele verplichting.

Onmiddellijk na de belading vangt de verplichting van den bevrachter aan; hij moet het schip naar de bestemmingsplaats opsleepen.

Het is telkens slechts een klein bedrag dat gemoeid is met het opsleepen van de ligplaats der boot, waaruit geladen werd, naar „boven de Brug", maar telkens weder zijn daaromtrent tusschen schipper en bevrachter oneenigheden en wordt er van schipperszijde geprotesteerd, dat men het sleeploon van die boot naar „boven de Brug" van het vrachtbedrag, dat maar al te dikwijls „franco tegen Lieferschein" werd bedongen, kort.

Deze vraag zal echter bij voortduring aan belang winnen, door de gestadige uitbreiding van het Rotterdamsche havengebied.

Door die uitbreiding zal langzamerhand dan ook op charter en cognossement niet meer alleen staan Rotterdam maar zal men voor de reizen naar de havens der schoone stad aan de Maas langzamerhand nadere plaatsaanduiding moeten geven.

Voor de binnenlandsche vaart kennen wij reeds de onderscheiding Rotterdam en Rotterdam-binnenstad en verder is voor de rijnvaart Hoek van Holland, wat de Rijkswet daarover ook kouten moge, niet Rotterdam, evenmin als de Goedereede of Schiedam.

In Rotterdam met zijn open havens, komt de vraag wie het dokgeld moet betalen niet aan de orde; voor bevrachtingen op Antwerpen echter is het juist in verband met het hooge dokgeld van belang voor den schipper of hij te Ruhrort al of niet aanneemt naar Antwerpen-Schelde, dan wel naar Antwerpen, daar hij in het laatste geval eventueel op wensch van den ontvanger verplicht is in 't dok te lossen, zoodat hij bij de vrachtbepaling reeds dadelijk rekening moet houden met deze omstandigheid.

Met boven de Brug wordt bedoeld de lig- en ankerplaatsen rivieropwaarts van de Willems- en Konings- en daarnaast liggende spoorbruggen: zoowel dus de ligplaatsen in de rivier voor kleinere schepen aan Rusland (tegenover de Maaskade oostzijde) als die aan de Plantage, en in het bochtige riviervak van de Gasfabriek Feijenoord tot IJselmonde (langs den Strekdam) en die te IJselmonde.

Is zijn zeventiendaagsch havenbriefje na de belading bijkans verloopen, dan zal de schipper ten einde voor een enkelen dag niet weer havengeld te moeten betalen en dus in eigen belang, zijn schip boven de brug naar een ankerplaats buiten „het Havengeld" laten sleepen en daar de verdere gebeurtenissen afwachten.

Artikel 7, X.

Hoe moet het opsleepen geschieden?

Heeft het opsleepen eenmaal een aanvang genomen en alleen dezen aanvang regelt art. 7 kennelijk (zie vonnis R'dam, 28 Nov. 1906, W. 8656,) dan worden de verdere handelingen, die in het algemeen met groote regelmaat geschieden en niet tot vele moeilijkheden aanleiding geven, door algemeene rechtsregelen beheerscht.

Moeilijkheden doen zich niettemin wel voor.

Het gebeurt dan allereerst wel, dat niet normaal vlug wordt opgesleept òf wegens een te zware sleep voor de sleepboot, òf wegens den min goeden toestand waarin de stoommachine (bijv. het samenstel der vlampijpen) verkeert; zoo wordt ook wel niet in-eens-door gesleept naar de bestemming, maar onderweg, afgezien van den tijd benoodigd voor nachtrust, oponthoud veroorzaakt, hetzij doordat de sleepboot den sleep verlaat, daar zij hulp gaat brengen aan aan den grond geloopen schepen, hetzij doordat ter plaatse waar de sleepreeder van sleepboot wilde doen verwisselen, de nieuwe boot niet tijdig aanwezig is en dat daardoor de reis geen voortgang heeft, hetzij ten slotte, doordat men het schip eerst een eindweegs opsleept, om daarna door dezelfde sleepboot eerst een ander schip te doen halen.

Ieder van deze gevallen geeft den schipper recht op schadevergoeding wegens wanpraestatie, zonder dat eene sommatie behoeft uitgebracht te zijn; juist zooals het niet zoo spoedig mogelijk aanwezig zijn van den schipper op de laadplaats. De aard der overeenkomst brengt mede, dat dezelve alleen kan worden volbracht met normale vaart, met een goede machine in de sleepboot, die de reis achtereen en zonder

onderbreking doet plaats hebben. Het niet achtereen doorsleepen op zich zelf vormt eene handeling van den bevrachter in strijd met zijne contractueele verplichtingen, welke handeling hem deswege schadevergoeding schuldig doet zijn.

In een vonnis van den Kantonrechter te Rotterdam van 11 Maart 1914 wordt aan den aard van het sleepcontract de juiste waarde-bepaling toegekend:

„Overwegende dat tusschen partijen vaststaat, dat op 27 Juni 1912 gedaagde aan eischeres heeft opgedragen het sleepen van gedaagde's schip „Lucia" van Amsterdam naar Rotterdam;

dat eischeresse gedaagde's schip op 28 Juni 1912 heeft gesleept van Amsterdam naar Vreeswijk en dat haar sleepboot gedaagde's schip van den sleep heeft losgemaakt, waarna gedaagde zich door een andere sleepboot, niet van eischeres, naar Rotterdam heeft laten sleepen;

Overwegende, dat eischeres betaling vordert van het sleeploon ad *f* 18.— en hare vordering alleen dan voor toewijzing vatbaar is, indien zij bewijst hare verplichting uit de gestelde overeenkomst te zijn nagekomen;

Overwegende, dat die overeenkomst voor eischeres de verplichting meebracht, om gedaagde's schip zonder oponthoud van Amsterdam naar Rotterdam te sleepen, en zij gedaagde's schip onderweg niet mocht laten liggen, tenzij er overmacht of andere geldige reden aanwezig was;

Overwegende dat eischeresse's sleepboot gedaagde's schip te Vreeswijk heeft losgemaakt, en dat gedaagde aldaar moest wachten — gelijk eischeres zelf heeft gesteld — op een nieuwe sleepboot, die eerst door de sluizen geschut moest worden, waarmede gewoonlijk twee uren heengaan;

dat eischeres meent, dat gedaagde zich in casu over

dit oponthoud niet kan beklagen omdat hij door eischeres onverplicht met den zoogenaamden expresse-dienst van Amsterdam naar Vreeswijk is gebracht, en dit vanzelf ten gevolge heeft, dat te Vreeswijk moet worden gewacht op eene andere van eischeres komende sleepboot;

dat Wij echter deze meening niet deelen, nu niet is gebleken en zelfs door eischeres niet is gesteld, dat gedaagde heeft verzocht zijn schip in den expresse-dienst in te deelen, noch dat daaromtrent iets tusschen partijen is overeengekomen: hebbende gedaagde integendeel gesteld, dat hij van een expresse-dienst niets weet;

dat gedaagde dus niet geacht kan worden genoegen te hebben genomen met het blijven liggen te Vreeswijk, en een andere reden dan de bovenvermelde daarvoor door eischeres niet is aangevoerd, terwijl ook niet is gebleken van de noodzakelijkheid om te Vreeswijk van sleepboot te verwisselen;

Overwegende dat eischeres er nog op heeft gewezen, dat door het wachten aan gedaagde geen tijdverlies is veroorzaakt, omdat hij reeds den 28 Juni 1912 om 5 uur in den namiddag te Rotterdam is gearriveerd, terwijl hij, met den gewonen dienst van Amsterdam vertrekkende, eerst 's avonds van dienzelfden dag te Vreeswijk zou zijn aangekomen;

dat, al zou dit een en ander vaststaan, dit eischeres niet zou baten, daar zij niet bevoegd was onder de bestaande omstandigheden gedaagde's schip te Vreeswijk eenige uren te laten liggen;

dat eischeres dus niet heeft voldaan aan de voor haar uit de overeenkomst voortspruitende verplichtingen en geen betaling kan vorderen van het sleeploon."

Eveneens met juistheid wat betreft den aard der sleepovereenkomst werd door de Rechtbank te Amsterdam, Derde Kamer, op 1 Februari 1901 W. 9275 het navolgende vonnis gewezen;

„Overwegende dat tusschen partijen vaststaat:

1e. dat in den aanvang van Juni 1899 tusschen partijen eene overeenkomst is tot stand gekomen, waarbij appellant zich verbond om geïntimeerde's schip de „Weldaad", metende 62 last, van Amsterdam naar Düsseldorf te doen sleepen — van Amsterdam naar Vreeswijk per „Keulsche Vaart" en van Vreeswijk naar Düsseldorf per sleepboot van de maatschappij „Amsterdam" — en geïntimeerde om bij aankomst te Emmerik den appellant zijn sleeploon daarvoor te betalen ten bedrage van ƒ 1.70 per last;

2e. dat appellant het schip „de Weldaad" op 5 Juni 1899 van Amsterdam naar Vreeswijk heeft doen sleepen, doch het schip daar toen van 5 tot 9 Juni heeft laten liggen, en eerst op laatstgenoemden datum aldaar een sleepboot is aangekomen om „de Weldaad" verder te sleepen naar Düsseldorf;

3e. dat door geïntimeerde van deze scheepsgelegenheid geen gebruik is gemaakt, volgens appellant, omdat hij dit ten onrechte weigerde, volgens geïntimeerde omdat de kapitein van de sleepboot weigerde hem mede te nemen;

Overwegende, dat hetgeen door hem bij pleidooi in den breede is toegelicht, appellant beweert, dat uit die overeenkomst voor hem niet voortvloeide één verbintenis n.l. „de Weldaad" te doen sleepen van Amsterdam naar Dusseldorp, maar twee verschillende verbintenissen, één omvattende het sleepen van Amsterdam naar Vreeswijk, en één andere om dat schip te doen sleepen van Vreeswijk naar Dusseldorp, en dat het dan bij zoodanige rechtsverhouding gebruikelijk is, dat de Rijnsleepboot, wanneer, gelijk hier het geval was, te Vreeswijk slechts één schip wacht om den Rijn te worden opgesleept, eerst naar Rotterdam gaat om aan te maken d.i. om nog andere schepen te halen, teneinde dan allen te gelijk op te sleepen;

Overwegende dat deze zienswijze echter der Rechtbank onjuist voorkomt en hoe ook anders mochten luiden de overeenkomsten, waarbij het naar beweerd gebruikelijk beding dan zoude gelden, in ierder geval de onderhavige overeenkomst volgens hare duidelijke bewoordingen en naar haren aard geen andere uitlegging duldt, dan dat daaruit voor appellant slechts één doorloopende verbintenis ontstaat, en wel deze, om geïntimeerde's schip van Amsterdam naar Dusseldorp te doen sleepen met bekwamen en gebruikelijken spoed en zonder ander oponthoud, dan hetwelk door eigenaardigheden en nooden der reis geboden wordt, als het stoppen bij sluizen en bruggen, het zoo noodig innemen van kolen, en wat dies meer zij;

dat hieruit voortvloeit, dat de appellant, indien hij aan deze verplichting niet voldoet, gelijk thans gebeurd is, niet tijdig voor het aanwezig zijn van een sleepboot te Vreeswijk zorgt om het schip naar Düsseldorf te sleepen, ja dit zelfs met voordacht nalaat, teneinde ten eigen profijte met die boot eerst andere schepen uit Rotterdam te doen afhalen, en dus doende „de Weldaad" noodeloos minstens drie dagen te Vreeswijk laat liggen, daardoor handelt in strijd met de overeenkomst en tot schadevergoeding gehouden is, niettegenstaande hij deswege niet in gebreke is gesteld;

dat toch zoodanige ingebrekestelling is onnoodig, waar hier sprake is van schuld en met de overeenkomst strijdige handeling, het zenden van de sleepboot naar Rotterdam, instede van „de Weldaad" daarmede te doen sleepen, niet ongedaan kon worden gemaakt."

Zoo besliste een vonnis van de Arrondissements-Rechtbank te Rotterdam van 14 April 1915:

„dat zij (de bevrachter) immers, blijkens de op

dit punt overeenstemmende wederzijds overgelegde chertepartijen, zich zonder verder beding, verplicht had te zorgen voor het sleepen van eischers schip van de laadplaats tot Antwerpen;

dat zij derhalve te Dordrecht van sleepboot willende verwisselen, verplicht was geweest tijdig te zorgen aldaar een sleepboot gereed te hebben, die bereid was, zonder extra eischen (in dit geval het onderteekenen der beruchte Sleepvoorwaarden ter griffie der Rechtbank te Dordrecht gedeponeerd door de sleepbootondernemers,) aan den schipper te stellen, het schip verder naar Antwerpen te sleepen en nu zij daar niet tijdig voor gezorgd heeft, doch eerst op 11 Mei zoodanige sleepboot ter beschikking heeft gesteld, voor de door die vertraging aan den schipper berokkende schade aansprakelijk is; enz."

Evenzoo besliste de Kantonrechter te Rotterdam op 13 November 1914 dat de bevrachter, die op zich had genomen eischer's schip van Amsterdam naar Uerdingen te sleepen, gehouden was eischer's schip onafgebroken van Amsterdam naar Uerdingen te doen sleepen en door dit schip een dag onderweg te Vreeswijk te laten liggen schadevergoeding aan eischer was verschuldigd.

Voorzoover een Rechter bovenstaande rechtsopvatting, die juist is, en door het verkeer wordt gevorderd, eens niet zou willen volgen, zoude den schipper, die in deze gevallen geen sommatie pleegt uit te brengen, toch de schadeloosstelling wegens het tijdverlies niet ontgaan, daar hij zich terecht op eene wettelijke bepaling zoude beroepen en wel op art. 474 W. v. K. dat de rechter toepasselijk zal verklaren.

Een principieel vonnis over de beteekenis van dit artikel van het Kantongerecht te Rotterdam van 15 April 1914. W. 9625, Ned. Jur. 1914 blz. 1382, volgt

In rechte:

Overwegende dat door eischer (de schipper) is gesteld, en door gedaagde erkend, zoodat tusschen partijen vaststaat, dat gedaagde verplicht was krachtens een met eischer op 26 November 1913 gesloten bevrachtingsovereenkomst (waarop betrekking heeft de door eischer copielijk geproduceerde chertepartij) diens schip „Catharina" van Rotterdam naar de bestemmingsplaats te Ruhrort op te sleepen;

dat krachtens deze overeenkomst gedaagde eischer's schip den 1 December 1913 heeft doen opsleepen per sleepboot „Cornelia" en het schip dienzelfden dag des namiddags omstreeks half drie uur te D. is aangekomen; dat gedaagde eischer's schip aldaar heeft laten liggen tot den morgen van 3 December 1913 en het toen eerst verder naar de bestemmingsplaats heeft doen opsleepen;

Overwegende dat eischer op grond van bovenstaande feiten en voorts stellende dat gedaagde eischer's schip ondanks sommatie te Dordrecht heeft laten liggen, zonder dat daartoe eenige dringende reden bestond, en dat het schip alzoo tijdens de reis gedurende twee dagen is opgehouden door schuld of nalatigheid van gedaagde, althans van anderen, voor wie gedaagde ten deze aansprakelijk is, van deze schadevergoeding vordert;

Overwegende dat uit het bij dagvaarding gestelde blijkt, dat eischer heeft ingesteld de actie van art. 474 K., volgens hetwelk de bevrachter, door wiens schuld of nalatigheid een schip bij deszelfs vertrek gedurende de reis of op de plaats der ontlading opgehouden wordt, aan den schipper schadevergoeding verschuldigd is;

dat gedaagde heeft beweerd, dat art. 474 hier niet toepasselijk is, omdat „opgehouden" in dit artikel beteekent „opgehouden door het ingrijpen van het

openbaar gezag" waarvan in casu geen sprake is;

dat Wij echter deze meening, die kennelijk gebaseerd is op de geschiedenis van het artikel, niet deelen;

dat in het ontwerp van 1825 het artikel, dat het tegenwoordige artikel 474 is geworden, bepaalde, dat wanneer een schip bij deszelfs vertrek gedurende de reis of op de plaats der ontlading door schuld of nalatigheid van den bevrachter of een der inladers gearresteerd werd, de bevrachter of zoodanige inlader gehouden zou zijn tot de verder in het artikel omschreven vergoeding (Voorduin W. v. K. III blz, 53);

dat deze redactie kennelijk duidde op een belemmering van het vertrek, de reis of de lossing van het schip, veroorzaakt door een ingrijpen van het openbaar gezag;

dat bij de verdere behandeling van het artikel het woord „gearresteerd" is veranderd in „opgehouden" zonder dat een reden voor die verandering is opgegeven;

dat nu weliswaar niet blijkt, dat men de beteekenis van het artikel heeft willen veranderen, maar dat niettemin door de vervanging van het woord „gearresteerd" door „opgehouden" de beteekenis veranderd is;

dat immers de tegenwoordige redactie van art. 474 niet de minste aanleiding geeft om uitsluitend te denken aan een ophouden door een ingrijpen van het openbaar gezag en er geen voldoende reden is om van de duidelijke woorden af te wijken en aan het woord „opgehouden" een beteekenis te geven, die het niet heeft, te minder daar het artikel, zooals het nu luidt, volkomen rationeel is;

Overwegende bovendien, dat in het volgende artikel 475 den schipper tot schadevergoeding verplichtende, indien het schip door zijn schuld wordt opgehouden, het woord „gearresteerd" is blijven staan („gearres-

teerd of opgehouden") en het nu toch niet logisch is, in het volgende artikel aan het woord „opgehouden" dezelfde beteekenis te geven als aan het woord „arresteeren" in het volgende artikel, waar in eerstbedoeld artikel aanvankelijk dezelfde uitdrukking voorkwam, die later veranderd is;

dat weliswaar tegen deze uitlegging kan worden aangevoerd dat er een niet gemotiveerd verschil bestaat tusschen de artikels 474 en 475 die dezelfde materie regelen, doch dat dit argument niet zwaarwichtig genoeg voorkomt om aan artikel 474 een beteekenis te geven, geheel afwijkende van de bewoordingen;

Overwegende, dat gedaagde voorts heeft aangevoerd, dat zij nimmer in gebreke is gesteld en zij op dien grond de niet-ontvankelijkheid der vordering heeft voorgesteld, met een beroep op artikel 1279 B. W.;

Overwegende dienaangaande, dat Wij aannemen, dat de actie niet is gebaseerd op laatstgenoemd artikel doch op artikel 474 K. en voor de toepasselijkheid hiervan een ingebrekestelling niet wordt vereischt;

Overwegende bovendien, dat de vaststaande verplichting van gedaagde om eischer's schip van Rotterdam naar Ruhrort te sleepen, medebracht dit opsleepen zooveel mogelijk onafgebroken te doen plaats hebben;

dat het laten liggen van het schip te Dordrecht gedurende bijna twee dagen is geweest een handeling van gedaagde in strijd met hare verbintenis, zoodat in geen geval een ingebrekestelling werd vereischt om haar schadeplichtig te doen zijn;

Overwegende dat gedaagde nog heeft beweerd, dat zij volkomen bevoegd was, onderweg de reis af te breken en de reis te laten vervolgen door een andere sleepboot;

dat echter eischer niet heeft geklaagd over het verwisselen van sleepboot te Dordrecht, doch over het stilliggen aldaar gedurende bijna twee dagen, wordende door gedaagde — terecht — niet beweerd dat in het algemeen zoo een lange termijn noodig is om van sleepboot te verwisselen;

Overwegende dat gedaagde er zich tenslotte op heeft beroepen, dat in het onderhavige geval de sleepboot, die eischer's schip van Dordrecht verder zou sleepen, dien dag niet kon varen, omdat het personeel weigerde te werken, en dat alle pogingen door haar in het werk gesteld om een andere boot te krijgen, faalden, zoodat zij door overmacht niet in staat was aan hare verplichting te voldoen:

Overwegende hieromtrent, dat de vraag of de werkstaking als overmacht is te beschouwen, afhangt van den aard en de beteekenis van de werkstaking zelve;

dat gedaagde hierover geen voldoende licht verspreidt en een algemeene werkstaking van sleepbootpersoneel door haar niet is gesteld, zoodat haar beroep op overmacht niet opgaat;

dat zij wel subsidiair heeft aangeboden door getuigen te bewijzen, dat zij door overmacht verhinderd was verder te doen sleepen dan zij gedaan heeft, maar dat dit getuigenbewijs niet toelaatbaar is, omdat „overmacht" niet is een daadzaak en de Rechter te beslissen heeft of de gestelde feiten overmacht opleveren;

Overwegende dat mitsdien gedaagde gehouden is de door eischer ter zake van het oponthoud geleden schade te vergoeden en het door eischer gevorderde bedrag, als door gedaagde niet, althans niet gemotiveerd betwist, voor toewijzing vatbaar is."

In gelijke feitelijke omstandigheden, als het geval in bovenstaand vonnis behandeld, werd door de Rechtbank te Rotterdam in haar vonnis van 28 Nov. 1906 W. 8656 evenzoo beslist:

„dat het betoog van geïntimeerde (de schipper) dat in casu is ingesteld eene vordering gegrond op art. 474 W. v. K., aan de Rechtbank juist is voorgekomen, daar immers de dagvaarding in eersten aanleg duidelijk stelt, dat, nadat eischer (thans geïntimeerde) op 2 Februari 1905 met de belading van zijn schip gereed was gekomen en dit sleepklaar had gelegd, de reis van Rotterdam naar de bestemmingsplaats op 4 Febr. d. a. v. is aangevangen en de wederrechtelijke daad van appellant hierin heeft bestaan, dat de kapitein van zijn sleepboot „Nieuwe Zorg" het vaartuig van eischer te Sliedrecht heeft losgegooid en is weggestoomd, terwijl gedaagde des eischers vaartuig eerst twee dagen later van Sliedrecht verder naar de bestemmingsplaats heeft laten opsleepen, waardoor eischer verlies heeft geleden, enz."

Maar ook buiten eenig toedoen van de sleepboot kan oponthoud tijdens de reis ontstaan.

Zoo kan zich ook het geval voordoen, dat een sleepschip, op Rijnvaartconditiën bevracht, tijdens de sleepreis bij Rossum uitscheert en op een zandbank vastloopt; dan zal het licht gebeuren, dat het schip niet dadelijk kan worden afgebracht, zoodat de sleepboot — hetgeen in dat geval haar goed recht is — de reis met de andere schepen voortzet.

Op welk oogenblik, na het in vlot water komen van deze baak op het zand, vangt alsdan de verplichting van den bevrachter tot het weder opsleepen van dit schip naar de bestemming aan?

Het scheidsgerecht te Duisburg besliste op 19 September 1912 in een dergelijk geval, dat de bevrachter daarvoor had te zorgen binnen twee maal 24 uur na ontvangst der mededeeling, dat het schip weer sleepgereed was; liet de sleepreeder het rijnschip langer liggen, dan moest schadevergoeding voor oponthoud vergoed worden.

Art. 7 bepaalt als schadevergoeding per dag voor het niet binnen twee maal 24 uur een aanvang maken met het opsleepen het bedrag van het overliggeld van het betrokken schip. Deze schadevergoeding behoort, behoudens bewijs door den schipper dat inderdaad méér schade is geleden, of door den sleepreeder (bevrachter) dat minder schade werd geleden, als een standaardbedrag van schade door den Rechter te worden aangenomen, zonder dat op den schipper eenige meerdere bewijslast rust dan het bewijs van den duur van het oponthoud.

Dit werd reeds dikwijls in een vonnis als recht uitgesproken, ook in het reeds aangehaalde vonnis der Rotterdamsche Rechtbank van 18 November 1910 W. 8656:

„dat, waar men in casu te doen heeft met een den Rijn op- en afwaarts varend schip, het der Rechtbank voorkomt, dat het Koninklijk Besluit van 3 Januari 1898 (Stbl. no. 1) een billijken maatstaf voor die vergoeding aan de hand doet."

De doorsnee-schipper vordert voor oponthoud wegens het losgooien van zijn schip gedurende de reis naar zijne opvatting niet vergoeding van schade, die dus meer of minder kan bedragen naar de omstandigheden, maar liggeld in den zin van overliggeld. Het is echter duidelijk, dat van overliggeld alleen bij overschrijding van den laad- of lostermijn sprake kan zijn.

Is bij de vrachtovereenkomst een van het wettelijk bedrag afwijkende bepaling gemaakt omtrent overliggeld, dan zal over korte termijnen ook voor oponthoud onderweg dat afwijkend bedrag door de betrokkenen evengoed als maatstaf kunnen worden genomen, als eene vergoeding gelijkstaande met hetgeen de schipper over de betrokken reis per dag aan vracht gemaakt heeft, alles behoudens bewijs van grooter schade.

Artikel 7, XI.

Is een algemeen erkende Christelijke feestdag ook een Zondag?

Valt een Zondag in den termijn van 2 × 24 uur beschikbaar voor het opsleepen van het beladen schip, dan wordt die termijn, eer schadevergoeding moet worden betaald, met 24 uur verlengd.

Er is nu wel eens een beroep op gedaan, dat ook, indien in die tweemaal 24 uur, een algemeen erkende Christelijke feestdag viel, deze dag, zooals dat uitdrukkelijk voor den Zondag is bepaald, eveneens den termijn van tweemaal 24 uur met één dag verlengen zou.

Zooals de rechter algemeene en andere feestdagen niet als losdagen beschouwt, omdat losdagen alleen werkdagen zouden zijn, past het in zijn systeem, dat deze dagen geen Zondagen zijn. Alleen dus de 52 Zondagen verlengen de 2 × 24 uur voor het opsleepen met een dag.

Artikel 7, XII.

Komt gedwongen sleepen in de bestemmingshaven ook voor rekening van den afzender?

Het geval doet zich speciaal voor bij ladingen naar Neuss bestemd. Van den Rijn voert een oude arm dezer rivier, waarop de nieuwe havenbekkens uitkomen, naar de stad.

Het sleepen van den Rijn naar de stedelijke havens geschiedt bij gemeentelijke exploitatie.

De Gemeente vordert het sleeploon van den schipper en deze is verplicht het te betalen; zijn bevrachter zal hem echter het volgens kwitantie betaalde sleeploon van den Rijn naar Neuss moeten terug betalen, daar hij op zich genomen heeft den schipper naar de bestemming te sleepen en de bestemming eerst is bereikt, wanneer het schip uit den Rijn in een der havens van Neuss binnengesleept is.

Artikel 8.

Bij aankomst in de bestemmingshaven is de schipper verplicht de lading te lossen op de losplaats, welke de ontvanger hem zal wijzen, ook onder den elevator.

Indien de ontvanger lossing op meerdere plaatsen verlangt, moet de schipper aan dat verlangen voldoen op voorwaarde dat die volgende losplaatsen voor zijn schip bereikbaar zijn en de ontvanger de door het schip te maken verhaalkosten vergoedt.

Men zou deze bepaling geschreven kunnen achten ter oplossing van de vraag: wie bepaalt de plaats, waar de schipper moet lossen? En deze bepaling zou dan noodig zijn, omdat de wet, die geldt op de losplaats, onvolledig is op dit stuk, zoodat het noodig wordt den schipper bovenstaande verplichting op te leggen.

Juist kan deze veronderstelling niet zijn, want reeds op 1 Januari 1896 was de Duitsche Binnenscheepvaartwet in werking getreden en de eerste alinea van art. 8 is, wat den inhoud betreft, gelijk aan de eerste zinsnede van § 46 dier Duitsche wet.

Dit eerste lid van art. 8 is volledig overbodig (daar Bazel voor de particuliere rijnschipperij nog van geenerlei belang is) en bewijst alleen, dat zelfs de expediteurs, die het in art. 9 van hunne conditiën opnamen, § 46 van het Binnenschiffahrtsgesetz niet kenden.

Er mag hier nog eens op worden gewezen, hoe,

behalve uit de taal, waarin de conditiën van de Kamer van Koophandel zijn gesteld, ook uit een artikel als het onderhavige blijkt, dat aan de samenstelling dier bepalingen niet die arbeid en zorgvuldigheid is besteed, welke men van eene Kamer als die te Rotterdam heeft mogen verwachten: haastig en slordig, zonder dat de behandelde stof werd overzien, is het werk volbracht; bovendien heeft bij de samenstelling geen ander belang gegolden dan het eigenbelang. Toch waren ter behandeling en vaststelling hunner conditiën een vijftigtal van de voornaamste expediteurs ter vergadering aanwezig.

Het is zeer gewoon, dat een schip, ter keuze van den bevrachter, naar één van een drie- of viertal rijnhavens wordt bevracht; er staan in den charter (zie art. 13), wel een twintig bestemmingsplaatsen gedrukt, van welke er steeds eenige bij elkander behooren mede in verband met de omstandigheid, dat naar die plaatsen dezelfde vracht wordt bedongen. Op één regel zal men kunnen vinden: Duisburg, Ruhrort, Homburg, op een anderen regel: Andernach, Neuwied, Mühlhofen, Bendorf. Bij de bevrachtingsovereenkomst behoudt zich de bevrachter het recht voor de lading naar een plaats zijner keuze te zenden; in den charter blijft dan één bijeenbehoorende reeks bestemmingen niet doorgestreept.

Den bevrachter verblijft alsdan tot de afgifte van het cognossement de keuze het schip naar één dier plaatsen te bestemmen; wil hij lossing in meer dan een van deze havens, dan moet dit uitdrukkelijk in den charter er bij vermeld worden.

De genoemde plaats of plaatsen zijn dan de bestemmingshaven(s), de losplaats(en) in algemeenen zin.

Zelden wordt als plaats van lossing in de bestemmingshaven, als losplaats dus in engen zin, dadelijk bij

charter een bepaalde fabriek, of haven, of „Lager B" aangewezen. Gewoonlijk staat er alleen bestemming „Neuss". Is de losplaats dus slechts als bestemmingshaven bekend, dan moet de ontvanger der lading, bij de losgereedmelding het recht hebben de losplaats in engeren zin aan te wijzen, maar het moet naar redelijkheid en ook volgens de tweede zinsnede van § 46 Binnenschiffahrtgesetz een voor het gecharterde schip bereikbare, geschikte en ongevaarlijke plaats in Neuss zijn, d. w. z. dat wanneer de ontvanger bijvoorbeeld een plaats kiest, die, zonder dat het schip gelicht wordt, niet te bereiken is, de schipper niet aan het verzoek tot verhalen behoeft te voldoen; hem moet een behoorlijke plaats worden aangewezen. Geschiedt dit niet, dan loopen ondertusschen de losdagen.

In de praktijk blijft een schipper echter niet liggen, maar behoort hij, wanneer hem bijv. een losplaats is aangewezen, die hij zonder lichten niet bereiken kan, toch bereid te zijn tot verhalen en het geven van zijn volledige medewerking, wanneer de ontvanger slechts de noodige zorg wil dragen, voor wat tot het lichten behoort.

De Rijnvaartcharter houdt, zooals gezegd, bijkans nooit een nader omschreven plaats van lossing in. Iets anders is 't met het cognossement; daarin wil de afzender menigmaal de losplaats in engeren zin zien opgenomen.

Komt op het cognossement een nadere aanduiding van de losplaats voor: aan zekeren wal of steiger, dan zal de schipper het cognossement niet teekenen, wanneer hij die losplaats niet kent, zonder de nadere plaatsaanduiding te schrappen; of, als de afzender, voor de keus gesteld, dat verkiest, zonder er eerst bij geschreven te hebben: eventueele „lichtings- en andere kosten voor ontvanger's rekening." Men houdt den schipper aansprakelijk, als hij dien loswal

niet bereiken kan. Rechtens komt het mij voor, dat de schipper niet aansprakelijk is, daar van hem niet gevorderd kan worden, dat hij bekend is met de vaardiepte van den privé-loswal van een fabriek.

Het tweede lid van art. 8 heeft nog minder zin dan het eerste lid; — is toch het eerste lid een althans onschuldige herhaling van de Duitsche wettelijke bepaling, het tweede lid houdt een afwijking daarvan in ten nadeele van den schipper.

Ook is art. 8 in het algemeen niet goed doordacht; ten onrechte wordt er in gezegd, dat op meerdere (lees: verschillende) plaatsen zou worden gelost *op voorwaarde*, dat die losplaatsen voor het betreffende schip bereikbaar zijn. Het spreekt immers vanzelf, dat, als een schipper op verschillende plaatsen moet lossen, die plaatsen voor zijn schip zonder lichten bereikbaar moeten zijn. Moet op verschillende plaatsen gelost worden, dan zijn deze volgende plaatsen aan den schipper, die slechts „met één losplaats aannam", in geen geval bekend en moet de ontvanger, zooals redelijk is, een plaats aanwijzen, die voor het gecharterde schip bereikbaar is.

Het ontwerp K. v. K. sprak niet over het al of niet bereikbaar zijn van een losplaats. Ofschoon het niet goed is, dat van de zijde der schippers werd aangedrongen op de bepaling, dat de tweede losplaats bereikbaar moet zijn, toch is het begrijpelijk. Men had immers last van die verdere plaatsen, zoo wegens vallend water als anderszins, en van dien last wilden de schippers bevrijd zijn. Uit het feit, dat zij dit zoo wilden, blijkt tevens, dat ook zij niet op de hoogte waren van de Duitsche wetgeving, want het Binnenschiffahrtgesetz geeft een oplossing voor mogelijke moeilijkheden, waarmede de schipper volledig tevreden kan zijn. Volgens die wet moet de door den ontvanger aan te wijzen losplaats, als voorheen gezegd,

niet alleen een bereikbare, maar ook een geschikte en veilige plaats zijn.

Voor de lossing in Nederland van ladingen van den Rijn zijn geen speciale rechtsregels in de wet te vinden; aardig is het te zien, hoe in de onderstaande procedure eenerzijds de Kantonrechter verstrikt geraakte door zijne analogische toepassing van het zeerecht, terwijl anderzijds de Rechtbank den logischen weg vond en besliste, dat aan den schipper, die op een aan te wijzen plaats in Delft, of waar ook, moet lossen, een voor zijn schip bereikbare plaats behoort te worden aangewezen.

De Kantonrechter te Rotterdam overwoog in zijn vonnis van 29 April 1914:

„dat blijkens de door gedaagde copielijk geproduceerde chertepartij eischer is aangenomen voor het vervoer van steenkolen naar Delft, „op aldaar aan te wijzen plaatsen te lossen", terwijl eischer ook in het door hem onderteekende cognossement (eveneens door gedaagde copielijk geproduceerd) zich verbindt „an den (ihm) von den Empfängern angewiesenen Entladeplätzen abzuliefern";

dat eischer dus niet kon volstaan met naar Delft te varen, maar verplicht was op een aldaar door den ontvanger aangewezen plaats te lossen, terwijl de ontvanger niet elke willekeurige plaats in Delft voor de lossing kon aanwijzen, maar rekening had te houden met hetgeen naar den aard der overeenkomst in redelijkheid kon worden gevorderd; dat de losplaats dus moest zijn een plaats bereikbaar voor schepen van zekeren diepgang, maar dat eischer, die diepgang en laadvermogen van zijn schip kende, moest weten of hij zijn schip vervrachtende voor het vervoer van circa 151 tons steenkolen naar Delft, zich kon verbinden te lossen, „op aldaar aan te wijzen plaatsen", en deze verbintenis op zich genomen hebbende, de risico had

te dragen de aan te wijzen losplaats ten gevolge van den diepgang van zijn schip niet te kunnen bereiken; dat eischer heeft aangevoerd, dat hij de plaats van zijn bestemming, Delft, heeft bereikt, doch dat hij daarbij uit het oog verliest, dat de chertepartij ten aanzien van de lossingsplaats méér bevat dan de aanwijzing der gemeente Delft; dat eischer voorts heeft gesteld, dat indien de bevrachter wenscht, dat op een bepaalde plaats wordt gelost, in de chertepartij altijd precies de wal, straat, gracht of steiger wordt opgenomen, waar de lossing moet geschieden; dat afgezien daarvan dat gedaagde eene zoodanige gewoonte heeft ontkend, bedoeld argument in het voorliggende geval geen gewicht in de schaal kan leggen, vermits gedaagde juist niet heeft gewenscht, dat eischer op een vooraf bepaalde plaats zou lossen, maar overeengekomen is te lossen op een nader te Delft aan te wijzen plaats; dat ook uit art. 702 Wetboek van Koophandel kan worden afgeleid dat de Nederlandsche wet het beginsel huldigt, dat lichterkosten ten laste van den vervrachter komen, tenzij het tegendeel is bepaald;

Overwegende dat de door gedaagde betaalde lichterkosten derhalve voor rekening van eischer komen, nu in de chertepartij het tegendeel niet is bepaald, en gedaagde recht heeft dit bedrag in compensatie te brengen op hetgeen zij aan eischer schuldig is; dat gedaagde mitsdien met het door haar gedane aanbod kan volstaan, en eischer als de in het ongelijk gestelde partij in de kosten moet worden verwezen."

De schipper kon zich met deze uitspraak niet vereenigen; bij vonnis van de Rechtbank te Rotterdam van 22 Dec. 1915 W. 9961 werd toen als volgt beslist:

„Overwegende, dat blijkens der partijen debat in hooger beroep de eenige te beslissen vraag deze is:

te wiens laste — van appellant of geintimeerde — moeten de lichterkosten gebracht worden, waar appel-

lant voor rekening van geintimeerde met zijn normaal geconstrueerd schip, groot 151 M^3. van Ruhrort heeft vervoerd naar Delft 152 tons kolen om te lossen op te Delft (namens geintimeerde) aan te wijzen plaatsen, doch te Delft aangekomen als losplaats zich heeft zien aanwijzen eene plaats voor hem wegens den diepgang van zijn schip niet te bereiken, zoodat gedeeltelijke overlading in lichter noodig is gebleken, welke vraag door den kantonrechter ten gunste van geintimeerde is beantwoord;

Overwegende, dat de geintimeerde in eersten aanleg deze vraag beslist achtte door de bepaling van artikel 702 Wetboek van Koophandel namelijk dat, zoo een gedeelte der lading in lichters gelost moet worden, omdat een schip uit hoofde van steeds bestaande droogten, ondiepten of banken met zijn volle lading niet naar de plaats van bestemming gevoerd kan worden, de kosten komen ten laste van het schip, tenzij bij cognossement of chertepartij een ander beding is gemaakt;

Overwegende echter, dat deze bepaling op het onderhavig geval analogice toegepast, eerder tegen dan voor der geintimeerde opvatting zoude gelden;

dat toch deze bepaling, eene toepassing van het beginsel dat averij iets buitengewoons onvoorziens moet zijn, bedoelde kosten ten laste van den schipper brengt juist omdat deze voor hem te voorzien waren (cf. *steeds* bestaande droogten etc.) en hij, wetende dat er gelicht zal moeten worden, toch het vervoer heeft aangenomen, zulks in tegenstelling met de lichterkosten in buitengewone gevallen; (Wetboek van Koophandel artikel 699[14]);

dat het nu toch wel geen betoog behoeft dat appellant, het vervoer naar eenige lossingsplaats te Delft op zich nemende, niet kon voorzien dat hem als zoodanig een plaats zou worden aangewezen voor zijn

schip ontoegankelijk, zoodat de lichterkosten voor hem onvoorziene buitengewone kosten waren;

Overwegende, dat de Rechtbank de beslissing op voormelde vraag afhankelijk stelt van de beantwoording dezer andere vraag: Mocht bij redelijke toepassing van der partijen contract de geintimeerde vergen van den appellant dat deze extra-kosten zoude maken om zijne lading te lossen op eene namens geintimeerde aangewezen plaats, welke geintimeerde, blijkens het bewijs van bevrachting bekend met de grootte van appellants normaal gebouwd schip en het gewicht der lading, had kunnen nagaan dat voor den appellant onbereikbaar zoude zijn;

Overwegende dat de Rechtbank deze vraag ontkennend beantwoordt, zulks te eer daar volgens des appellants juiste opmerking, gedaagde door de keuze der leveringsplaats de kosten bij noodzakelijke volledige lichting tot zelfs boven den vrachtprijs had kunnen doen rijzen;

Overwegende derhalve, dat geintimeerde, van den appellant eene voor dezen onredelijk bezwarende uitvoering van der partijen contract verlangende, de extra-kosten daaraan verbonden, zelve behoort te dragen;

Gezien, enz. Vernietigt het vonnis, waarvan appel, veroordeelt, enz."

Is volgens charter overeengekomen op meer dan een plaats te lossen, dan ontvangt de schipper vergoeding voor verhaalkosten. Wederom door onwetendheid bedongen de schippers geheel onnoodig in de Rijnvaartconditiën, dat bij lossing op verschillende plaatsen de „verhaalkosten" zouden worden vergoed. De Duitsche wet geeft den schipper meer, n.l. in het algemeen „vergoeding der kosten", dus niet alleen verhaalkosten, maar bijv. ook havengeld.

Het geven van verscheidene losplaatsen in de loshaven en het afhalen en verhalen vàn en òp dezelfde losplaats is (vooral voor graanschepen) langzamerhand zoozeer toegenomen, dat de schipperij begint te klagen over dat voortdurend af- en verhalen, waartoe zij niet verplicht is, maar waaraan zij hare medewerking in het belang van het bedrijf niet wil onthouden. In den boezem der schipperij begint de wensch langzamerhand vasten vorm te verkrijgen, om zonder vergoeding in stroomend water ter losplaats slechts éénmaal tot afhalen gelegenheid te geven en in havens ten hoogste tweemaal, terwijl voor de volgende keeren, behalve de teruggave der te maken kosten, een vergoeding voor den extra-arbeid verlangd wordt. Deze vergoeding te bepalen volgens nader overeen te komen vasten grondslag.

Lossen is het werk van den ontvanger, hij wijst daartoe de losplaats aan en heeft ook de noodige stappen te doen in verband met douane-formaliteiten, opdat tot lossen kan worden overgegaan. Ook de ontvanger heeft te zorgen, dat voor het schip de gewenschte plaats om te lossen wordt beschikbaar gesteld.

Ten opzichte van het lossen en des schippers verplichtingen in de bestemmingshaven is, zooals reeds uit het bovenstaande moest blijken, ingevolge art. 458 W. v. K., het Binnenschiffahrtsgesetz toepassselijk, § 46 en volgende. Deze artikelen, volgens welke de Rijnschippers telken reize zich omtrent aanmelden, lossen en moeilijkheden daarbij, hebben te gedragen, zijn voor het rijnvaartrecht van zooveel belang, dat een bespreking daarvan op deze plaats niet mag ontbreken. Na het opnemen van den letterlijken tekst der wet zal telkens iedere paragraaf van eene toelichting worden voorzien.

Nu bedenke men, dat de schipper, na in Duitsch-

land gelost te hebben, daar dikwijls eerst een vervrachtingsovereenkomst sluit voor een reis in Duitschland om daarna weer eens te charteren naar Nederland of België.

Zoo komt het, dat de Rijnschipper in ieder geval met de Hollandsche, Duitsche en Belgische wettelijke bepalingen op de hoogte moet zijn. Wat zou daarom voor de internationale sfeer, waarin de Rijnschipper leeft, een internationaal binnenscheepvaartrecht wenschelijk zijn!

Wenschelijk is een dergelijke regeling niet alleen voor den schipper, maar ook voor den handel.

Maar waarom zal men kouten over de wenschelijkheid of de noodzakelijkheid om de internationale binnenscheepvaart eene internationale wettelijke regeling te geven in dezen tijd, nu juist allerwegen het nationale bewustzijn met de oorlogsroede wordt aangezweept, totdat zij de menschen met haat en vooroordeel blind slaat voor wat er goeds is aan de andere zijde der landsgrens?

Hoe gelukkig was de schipperij reeds op den goeden weg eener internationale regeling door de beurscondities van Rotterdam, Duisburg en Antwerpen! Deze beurscondities zijn wel in verschillende landen, maar door dezelfde personen uit de schipperij in het leven geroepen.

Wat was het verder schoon om te zien, hoe de rechtelooze Fransche schipperij zelve door het werk van de Groupement Général de la Batellerie tot regeling van den rechtstoestand in 1912 een concept-binnenscheepvaartwet tot stand bracht en hoe zij voor die wet tot model liet dienen het Binnenschiffahrtsgesetz! En heeft in België de algemeene vergadering van de Belgische Fédération de la Batellerie niet reeds in het jaar 1900 gewezen op de noodzakelijkheid van eene rechtsregeling der binnenscheepvaart?

Werd niet op de Hollandsche en Duitsche laadtijd-lostijd- en overliggeld-regeling gewezen en een dergelijke regeling voor België verlangd? Kwam niet ter vergadering van de Federatie in 1912 wederom haar ontwerp-wetsvoorstel in internationalen geest omtrent den laad- en lostijd ter tafel?

De gelegenheid, waarop wij met kans op goeden uitslag aan een internationale binnenscheepvaartwet werken, zal wel komen, want dàt is een van de goede dingen des levens, dat de tijd de felheid van gevoelens en den wrevel tegen tegenstanders doet veranderen en verzachten en samenwerking mogelijk wordt, waar zij eens voor altijd verloren scheen.

Er komt voor de binnenscheepvaart een periode van groote ontwikkeling; allerwegen is er in Europa bijzondere belangstelling voor geboren.

In Frankrijk komt de jarenlang uitgestelde verbetering van scheepvaartwegen. Daar is in dezen oorlog de Staat tot het besef gekomen van het onontbeerlijk nut der binnenschipperij en van zijn plicht tot verbetering van vele te lang reeds verwaarloosde scheepvaartwegen; daar zijn in dezen oorlogstijd wettelijke bepalingen tot stand gekomen waardoor niet meer de scheepsbouwers, maar het publiek de schipperij het noodige crediet zal geven, met als gevolg dat veel meer geld beschikbaar komt. Op 21 Juni 1917 heeft de Senaat de wet op scheepsverband op binnenschepen aangenomen: l'Hypothèque Fluviale.

In Frankrijk greep de administratie op allerlei wijzen op het bedrijf in. Misbruiken werden tegengegaan door het vaststellen van drie typen van bevrachtingsovereenkomsten en het dwingend voorschrijven van het gebruik daarvan. Een te kort aan sleepkracht bracht bijkans onoverkomelijke moeilijkheden; de Commission Militaire de la Navigation stelde in le Service de l'Exploitation Militaire des Voies Navigables, die zijn

invloed nog lang na den oorlog zal doen gelden.

Frankrijk stelde bij de begrooting van 1917 voor den aanbouw van binnenschepen (ook sleepbooten) een bedrag van 56.500.000 frank beschikbaar; de Staat zal deze zijn eigen vloot zelf exploiteeren. Wie zegt waartoe dit ten slotte wellicht leiden zal?

Was Pruisen niet reeds vóór het jaar 1912 bezig overwegenden invloed te verkrijgen in particuliere rijnvaartreederijen? Is Baden teneinde zijne belangen te behartigen niet denzelfden weg gegaan en heeft Beijeren niet zorg gedragen door het stichten van een Donauscheepvaartbedrijf, de Bayerische Lloyd, tegenwicht te verkrijgen tegen Oostenrijk, dat in 1910 het destijds eenige belangrijke Beijersche scheepvaartbedrijf, de Süddeutsche Donau-Dampf-Schiffahrtgesellschaft in München opkocht door koop van het gansche aandeelenkapitaal? En dit terwijl Oostenrijk reeds vroeger had zorg gedragen een overwegende stem te bezitten in andere scheepvaartondernemingen op den Donau en wel in de Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, in de Könichlich Ungarische Flusz- und Seeschiffahrtgesellschaft en in de Ungarische Binnenschiffahrtgesellschaft.

Ligt in het optreden der verschillende Duitsche staten het streven een ieder voor zichzelf een aardig plaatsje onder de zon te krijgen, met bekommernis heeft de schipperij de door staatssteun sterke handelslichamen te bezien. Mogen deze lichamen ook al in vredestijd elkander concurrentie aandoen en een eigen politiek voeren in verband met de staatsspoorwegen b.v. of in verband met een kolengebied dat bevoordeeld moet worden, in tijden als deze, welke wij beleven, komt er een broederlijke samenwerking en mocht deze van blijvenden aard worden, dan zal de particuliere schipperij, verdeeld als ze is en zonder besef van haar plicht zich tot een sterk lichaam

aaneen te moeten sluiten, wil ze haar deel hebben in het plaatsje onder de zon, slechte tijden tegemoet gaan, slechte tijden voor wie de vrijheid en zijn vrije bedrijf lief heeft.

Welk lot gaat onze binnenscheepvaart tegemoet, zelfs indien Nederland het voorbeeld der buren niet volgt, maar wanneer eenige reederijen met een kapitaal van een millioen worden opgericht?

Er moge hier nog op worden gewezen, dat de Beijersche Lloyd, opgericht tot steun van Beijersche belangen, in het bijzonder in deze oorlogstijden door het algemeen belang, dat een geregelde vaart van Rumenië naar Duitschland meebracht, zoozeer in de richting van een nationale onderneming werd voortgestuwd, dat het Duitsche Rijk deze Beijersche Lloyd met een aanmerkelijk bedrag heeft gesteund.

In Duitschland is men in dezen oorlogstijd rusteloos bezig den bouw van aangevangen scheepvaartwegen te voleinden en plannen voor nieuwe kanalen te maken: daar staat het verwerken van 60.000 000 Mk voor dit doel op het programma. Daar laat de Regeering en de Militaire Autoriteit niet na, ter behartiging harer belangen, haar afgevaardigden te zenden, wanneer een binnenscheepvaartvereeniging vergadert. De Militaire Autoriteit is zich het strategisch belang der binnenvaart(wegen) ten volle bewust geworden.

Men heeft daar te Berlijn im groszen Saale der Handelskammer op 28 Maart 1917 nog eene vergadering belegd alleen ter behandeling van het vraagstuk der Rijn-Schelde verbinding: een kanaal van groote strategische en ook wel van oeconomische beteekenis. Als Nederland zich op grond van het vredestractaat van 1839 blijft verzetten tegen een kanaal door Limburg, (in hoeverre dit feitelijk juist is, laat ik in het midden) heet het, dat de waarde van een be-

roep op dat Tractaat nog eens precies zal moeten worden vastgesteld, dat immers „mit deutschem Einflusz" nog al heel wat zal kunnen worden bereikt.

De vergadering besloot met op één na algemeene stemmen een verzoek aan de Rijksregeering te richten om bij het sluiten van den vrede zorg te dragen, dat zekerheid werd verkregen omtrent het tot stand komen van een kanaal van den Rijn naar Antwerpen.

Oostenrijk-Hongarije verleent zijn medewerking tot de verbinding van zijn hoofdrivier aan het Duitsche rivier- en kanalennet, namelijk een Donau-Oderkanaal met verdere verbinding naar den Weichsel en naar de Elbe en bovendien tot een kanaal tusschen den Donau en den Rijn, langs Neckar of Main.

Nederland zal straks jammerlijk achteraan komen, als het bestaande vaarwaters, zoowel in de Noordelijke provinciën als in de Oostelijke en in het hart van Holland niet verbetert, als het een sluis van zoo overwegend, ook militair belang als die te Gouda *) niet tienmaal vergroot; als het niet ruime, nieuwe binnenlandsche vaarwaters schept: vaarwegen voor de binnenvaart, waarover de schepen zullen varen tot diep in Frankrijk, Duitschland en vele landen meer, indien de afmetingen der kanalen en sluizen slechts overal schepen van 2000 M^3. zullen doorlaten.

Wat den schippers en ontvangers en het gansche internationale verkeer dan ten goede zal komen, is de door partijen, zooals dat van ouds geschiedde, bij

*) De oude Mallegatsluis (de tegenwoordige is in 1763 oostelijk daarvan gebouwd), is op herhaaldelijk aandringen van Prins Willem I na het beleg van Leiden in het bijzonder met het oog op militaire belangen tot stand gekomen; het was aan handelsvaartuigen *verboden* er door te schutten!

algemeene regeling tot stand gebrachte eenvormigheid van recht, welke daarna hare officieele sanctie moet vinden in een internationale binnenscheepvaartwet.

In afwachting van wat ons de toekomst voor schoons brengen zal, zullen wij nu eenig inzicht geven in een deel der Duitsche wettelijke regeling voor de binnenscheepvaart, dat voor iederen schipper van belang is, het deel van het Duitsche recht, dat telkenreize, wanneer een op Rijnvaartconditiën bevracht schip ter bestemmingsplaats aankomt, van toepassing is, waarnaar de Rijnschipper zijn gedragingen heeft te richten en waarvan hij dus volledig op de hoogte moet zijn. Na de vermelding van den tekst der Duitsche wetsartikelen volgt dan eene toelichting.

De schipper heeft allereerst de losplaats te bereiken (§ 46 Binnenschiffahrtsgesetz). Hij heeft zich losgereed te melden (§ 47). Hij heeft zich te overtuigen, dat de ontvanger in het bezit is van een cognossement (§ 448 Handelsgesetzbuch). Hij zoekt vervolgens de losplaats in engeren zin op (§ 46 B), stelt gedurende een bepaalden tijd zijn schip voor de lossing ter beschikking (§ 48 B), zegt den ontvanger aan, dat hij voor nachtlossing een extra vergoeding wenscht (§ 66 B) en noemt het bedrag daarvan naar redelijkheid. Hij blijft na den lostijd het schip langer beschikbaar houden volgens overeenkomst (§ 50 B); hij ontvangt daarvoor zonder deswege te zijn overeengekomen overliggeld, of hoogere schadevergoeding (§ 49 B). Voor de waarde van wat hij minder uitloste, dan hij bij cognossement bekende ingeladen te hebben, moet hij weten, dat hij aansprakelijk is; hij moet bekend zijn met de deswege door den ontvanger te vervullen formaliteiten tot het vaststellen van het tekort (§ 61 B). Hij moet weten welke verplichtingen ten opzichte van het feitelijke uitlossen op

hem rusten (§ 56 B). Voorts heeft de schipper het recht onder omstandigheden (§ 51 B) de lading te doen opslaan en te doen verkoopen (§ 52 B). Hij ontvangt tenslotte vracht (§ 436 H. G. B. § 63, 64, 65 B).

Dat behalve artikelen van de Binnenscheepvaartwet ook artikelen van het Handelswetboek toepasselijk zijn, vindt zijn grond in de omstandigheid, dat de Binnenscheepvaartwet voor sommige bepalingen, als die over den Ladeschein (rijncognossement), naar de desbetreffende bepalingen in het Handelswetboek omtrent vervoer te land verwijst.

LOSPLAATS. Binnenschiffahrtsgesetz § 46.

Ist das Schiff im ganzen verfrachtet, so hat der Frachtführer nach der Ankunft am Ablieferungsorte das Schiff zur Löschung der Ladung an den ihm von dem Empfänger angewiesenen Platz hinzulegen.

Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt, oder wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der erteilten Anweisung nicht gestatten, so kann der Frachtführer, falls der Empfänger auf die Aufforderung nicht unverzüglich einen geeigneten Löschplatz bezeichnet, an einem der ortsüblichen Löschplätze anlegen. Er hat bei der Wahl des Löschplatzes das Interesse des Empfängers tunlichst zu berücksichtigen.

Die Ablieferung an verschiedenen Orten des Löschplatzes vorzunehmen ist der Frachtführer nur verpflichtet, wenn dies besonders vereinbart ist. Er hat in diesem Falle Anspruch auf Ersatz der entstehenden Mehrkosten. Die Dauer der Löschzeit wird durch die übernommene Verpflichtung nicht berührt.

In het geval dat eens chip voor het geheel bevracht is, — of het schip beladen wordt met één dan wel met verschillende partijen doet er niet toe, — voor het gewone geval dus in de rijnvaart, waarbij tevens niet bij charter een bepaalde loods of bepaalde steiger als losplaats is aangewezen, is de schipper verplicht na aankomst in de gemeente, waar hij moet lossen, het schip te „vervaren" naar de door den ontvanger voor de lossing aangewezen plaats. Op den ontvanger rusten de volgende verplichtingen:

1o. tijdig opgave van de losplaats te doen;

2o. een losplaats aan te wijzen, die het schip zonder lichten bereiken kan;

3o. een losplaats aan te wijzen, waar het schip veilig liggen kan;

4o. rekening te houden met de verordeningen van overheidswege ten opzichte van het door een schip gebruik maken van een losplaats.

Komt de ontvanger deze verplichtingen niet na, dan heeft de schipper er hem opmerkzaam op te maken en aanwijzing van een aan alle vereischten voldoende losplaats te verlangen. Voldoet de ontvanger hieraan niet onverwijld, dan is de schipper gerechtigd op een van de gebruikelijke losplaatsen aan te leggen, maar moet, als er keuze is, de belangen van den ontvanger daarbij zooveel mogelijk in acht nemen.

De schipper is niet verplicht, zonder deswege in den charter (Frachtvertrag) te zijn overeengekomen, op meer dan een plaats te lossen.

De Rijnvaartconditiën verplichten in artikel 8 den schipper op meer dan één plaats te lossen, mits hem de verhaalkosten worden vergoed. Ook zonder deze bepaling der Rijnvaartconditiën heeft de schipper recht ingevolge § 46, laatste lid, vergoeding zijner meerdere kosten, als bijv. sleeploon en havengeld, te ontvangen.

Tenslotte bepaalt het veelledige artikel 46, dat de overeenkomst om op meer dan een plaats ter bestemmingshaven te lossen den lostijd niet verlengt doch ongewijzigd laat.

Par. 46 schenkt ons een reeks beslissingen, waaromtrent den schipper in Nederland geen leidraad in wettelijke bepalingen gegeven is; toch laat het nog enkele vragen onopgelost. Al dadelijk deze vraag: indien er verschillende ontvangers zijn, moet dan de schipper ieder van hen gelegenheid geven een losplaats aan te wijzen?

Het wil mij voorkomen, dat deze vraag ontkennend moet worden beantwoord, omdat als principe is gesteld, dat een schip, voor het geheel bevracht, maar

één losplaats heeft. De schipper zal zijn schip dus in die omstandigheden aan een als losplaats gebruikelijke kade leggen en de ontvangers mededeelen, dat het schip losgereed is.

Wordt in § 46 en volgende in het bijzonder geregeld het normale geval in de rijnvaart, dat een schip voor een bepaalde reis is bevracht en doet het er niet toe of verschillende goederen worden geladen en of de lading aan verschillende ontvangers moet worden gelost, § 53 en volgende behandelen de verplichtingen bij eene bevrachting van een bepaald deel der laadruimte van een schip, bijv. van één ruim, alsmede de bevrachting van het schip met stukgoederen van een gewicht van 10,000 K.G. of meer: deze bevrachtingen komen in de particuliere rijnvaart zoo goed als niet voor.

Losgereed melden. § 47.

Sobald der Frachtführer zum Löschen bereit ist, hat er dies dem Empfänger anzuzeigen.

Die Anzeige hat an einem Werktage vor dem Schlusse der ortsüblichen Geschäftsstunden zu erfolgen. Eine später oder an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage erfolgte Anzeige gilt als am nächsten Werktage erfolgt.

Weigert sich der Empfänger, den Zeitpunkt des Empfanges der Anzeige zu bescheinigen, so ist der Frachtführer befugt, eine öffentliche Urkunde darüber auf Kosten des anderen Teiles errichten zu lassen.

Wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist, so musz die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise erfolgen.

Wie is de ontvanger tot wien zich de schipper heeft te wenden om te weten, waar zijn losplaats is?

De ontvanger kan reeds in de chertepartij met name genoemd zijn, zooals dat op binnenlandsche charters vaak, op Rijncharters zelden voorkomt.

Regel is, dat de schipper bij het teekenen van het cognossement (Ladeschein) den naam van den ontvanger leert kennen; een enkele maal doordat deze in den vrachtbrief vermeld is.

Er is een groot verschil tusschen deze beide documenten.

Bij vervoer op vrachtbrief, hetgeen nog al eens geschiedt bij vracht v á n „Boven", is de schipper de postbode, die, na zich overtuigd te hebben, dat de inhoud juist is, zorg draagt voor de overbrenging van den vrachtbrief, in welk document de afzender aan den ontvanger meedeelt, welke goederen hem met schipper die en die zijn toegezonden en op welke voorwaarden. In dien vrachtbrief staat dan de naam van dengeen, aan wien de lading moet worden uitgeleverd en alleen aan dien persoon kan de lading rechtsgeldig worden uitgelost. Een vrachtbrief is nooit aan order. De schipper moet den vrachtbrief, in tegenstelling met het cognossement, steeds aan den ontvanger afgeven.

Geschiedt het vervoer op vrachtbrief, dan kan de afzender, zoolang de schipper zich nog niet bij den ontvanger heeft aangemeld en den brief heeft afgegeven, over het goed beschikken; hij kan, tot dit is geschied, den schipper verbieden aan den genoemden ontvanger de lading uit te leveren en de schipper, die in strijd met dit verbod zou handelen, is tot schadevergoeding verplicht.

Regel is echter, dat de schipper niet op vrachtbrief vaart, maar na het laden een cognossement teekent. Een cognossement is van geheel andere natuur dan een vrachtbrief.

De houder van het cognossement is de rechtheb-

bende op de lading; men kan naar Duitsch recht zeggen het cognossement *is* de lading. (§ 450 H. G. B. Naar Belgisch recht niet!)

De schipper verklaart in het cognossement: Ik heb dat en dat goed, zoo en zoo gemerkt, in mijn schip geladen en ik verplicht mij die ingeladen goederen na behouden reize, zoo God wil, op die en die voorwaarden aan mijnheer Wybrandt of order uit te laden.

Door den vrachtbrief weet de schipper onmiddellijk, aan wien hij de lading behoudens tijdige tegenorder zal moeten uitladen; bij het cognossement (dat aan order is en waarbij een tegenorder niet baat!) zal daaromtrent eerst bij het losgereedmelden zekerheid komen.

Voor de vaart op binnenwateren kent de Duitsche wet geen cognossement; het cognossement der Rijnvaart moet dan ook beoordeeld worden naar de bepalingen omtrent den Ladeschein.

Brengt de aanmelding aan den ontvanger bij vervoer op vrachtbrief geen moeilijkheid, bij vervoer op cognossement zal de schipper nooit de lading uitleveren, zonder dat hem het tegencognossement is vertoond. Hij weet na die vertooning, dat hij lost aan den met name genoemden ontvanger, of aan den door endossement gelegitimeerde, d. w. z. aan dengene, die tot het ontvangen gerechtigd is, doordat hem het aan order gestelde cognossement werd geëndosseerd. (§ 363 Abs. 2, § 364 en 365 H. G. B.)

Heeft de schipper aldus zekerheid, dan laat hij den ontvanger, of hem, die voor den tot de ontvangst gerechtigde persoon de lossing zal bewerkstelligen, het daartoe noodige verrichten.

Is den schipper geen ontvanger bekend, doordat hij een blanco-order-cognossement teekende, of is de ontvanger niet ter bestemmingsplaatse woonachtig, dan houdt het cognossement gemeenlijk een adres

in, waar hij zich melden moet (§ 72 B. Sch. G.); ontbreekt ook dit adres, dan zal hij den afzender zijn aankomst in de bestemmingshaven melden. Ondertusschen legt hij zijn schip losgereed op een in de bestemmingshaven gebruikelijke plaats en zijn de losdagen ingegaan.

Hoewel de schipper moet lossen op de door den ontvanger aangewezen plaats en het schip na aankomst in de bestemmingshaven soms zal moeten varen naar die aangewezen plaats, zoo zal de schipper niettemin dadelijk na aankomst in de bestemmingshaven den ontvanger rechtsgeldig mededeeling kunnen doen, dat hij losgereed is, mits slechts van de zijde van het schip of den schipper niets in den weg is om de aangewezen losplaats te bereiken. De lostijd wordt berekend van het tijdstip van het losgereedmelden af, juist als in Holland, terwijl eerst daarna de schipper het schip ter losplaats in engeren zin tijdig losgereed zal doen zijn (zie blz. 65, 66). Ook al kan dus een schip wegens plaatsgebrek niet aanleggen op de aangewezen losplaats, toch blijft de aanmelding van losgereed zijn met alle gevolgen van kracht.

De schipper moet zich op een werkdag en vóór het uur, waarop de kantoren gemeenlijk worden gesloten, aanmelden; doet hij het op een Zondag of algemeen erkenden feestdag, dan berekent men den lostijd, alsof het aanmelden op den volgenden werkdag geschied ware.

Zijn er verschillende ontvangers, dan moet de schipper zich bij alle ontvangers losgereed melden.

Weigert de ontvanger een schriftelijk bewijs te geven, dat de schipper zich losgereed heeft gemeld, dan heeft deze het recht op kosten van den ontvanger of op kosten van den afzender, voor het geval de ontvanger weigert de lading te aanvaarden, daarvan een notarieel of gerechtelijk protest te doen opmaken.

Is de ontvanger niet te bereiken, noch ter plaatse bekend, noch dus bekend bij Van Kessel, Van Stockum of Wippefurt, noch bij de politie, dan moet de afzender hiermede onmiddellijk in kennis worden gesteld en moet het losgereedmelden door openbare bekendmaking volgens de plaatselijke gebruiken geschieden.

De kosten van onderzoek en openbare bekendmaking zullen in het algemeen ten laste van den schipper komen, daar het zich losgereed melden eene verplichting is, die op den schipper rust.

LOSTIJD. § 48.

Mit dem auf die Anzeige der Löschbereitschaft folgenden Tage beginnt die Löschzeit.

Die Dauer der Löschzeit bestimmt sich nach der auf die Ladezeit bezüglichen Vorschrift im par. 29 Absatz 2 (nevenstaande tabel).

Bei der Berechnung kommen auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Empfänger, wenngleich ohne sein Verschulden, die Ladung abzunehmen verhindert ist. Nicht in Ansatz kommen die Sonntage und allgemeinen Feiertage, sowie die Tage, an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr die Löschung nicht nur der verladenen, sondern jeder Art von Gütern verhindert ist.

Die Vorschrift im Absatz 2 findet nur insoweit Anwendung, als nicht durch Vereinbarung oder Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde ein Anderes bestimmt ist.

De lostijd vangt aan op den dag na het losgereed melden; de duur wordt berekend naar de uit te lossen lading, het bedrag van het overliggeld (na afloop van den lostijd) naar de grootte van het schip. Deze grootte wordt bepaald voor een in Duitschland ingeschreven schip naar het draagvermogen volgens den scheeps-

DUITSCHE LOS- EN LAADTIJD EN OVERLIGGELD.

Iedere aangevangen dag wordt als geheele dag berekend. Zon- en feestdagen tellen niet mede in los- en laadtijd.

Geladen hoeveelheid in 1000 K.G.	Los- en laadtijd voor alle soorten van goederen in dagen.	Overliggeld per dag in Marken	Geladen hoeveelheid in 1000 K.G.	Los- en laadtijd voor alle soorten van goederen in dagen.	Overliggeld per dag in Marken
1— 30	2	12.—	550— 600	13	45.—
30— 50	3	12.—	600— 650	14	48.—
50— 60	4	15.—	650— 700	14	51.—
60— 80	4	15.—	700— 750	15	54.—
80—100	4	15.—	750— 800	15	57.—
100—125	5	18.—	800— 850	16	60.—
125—150	5	18.—	850— 900	16	63.—
150—175	6	21.—	900— 950	17	66.—
175—200	6	21.—	950—1000	17	69.—
200—225	7	24.—	1000—1050	18	72.—
225—250	7	24.—	1050—1100	18	75.—
250—275	8	27.—	1100—1150	18	78.—
275—300	8	27.—	1150—1200	18	81.—
300—325	9	30.—	1200—1250	18	84.—
325—350	9	30.—	1250—1300	18	87.—
350—375	10	33.—	1300—1350	18	90.—
375—400	10	33.—	1350—1400	18	93.—
400—425	11	36.—	1400—1450	18	96.—
425—450	11	36.—	1450—1500	18	99.—
450—475	12	39.—	1500—1550	18	102.—
475—500	12	39.—	1550—1600	18	105.—
500—550	13	42.—	1600—1650	18	108.—

brief (§ 124 en 125 B.) en voor een niet in Duitschland ingeschreven schip door ijkbrief of bewijsstuk ingevolge de Brusselsche internationale meting en wel volgens vorenstaande tabel.

Deze tabel, opgemaakt volgens § 29 en § 32, is, wat den gestelden duur betreft, bijkans nog gemakkelijker te wijzigen dan ons Koninklijk Besluit over de losdagen en kan dus keuriglijk aan gewijzigde toestanden worden aangepast. De slot-alinea van § 29 houdt in, dat de tabel door een besluit van de „höhere Verwaltungsbehörde" (in Pruisen zijn het de Oberpräsidenten, — onze Commissarissen des Konings in de Provincie) kan worden gewijzigd.

Bij de berekening der losdagen tellen niet alleen de dagen, waarop werkelijk gelost is, mede, maar ook de dagen, waarop de ontvanger, hoewel nòch hoogwater, nòch ijsgevaar, nòch andere toevallige omstandigheden lossingswerk in de bestemmingshaven verhinderden, toch niet heeft doen lossen.

Alleen algemeene verhindering van alle lossingswerk ter plaatse doet de losdagen schorsen; vorst verlengt dus den lostijd voor een schip, dat aardappelen lossen moet, niet; evenmin verlengt een regendag den lostijd voor een schip, dat zakken meel aanbracht.

Evenmin als de dagen waarop algemeene verhindering tot lossen medetellen, is dit het geval met dagen, waarop de lossing door toeval of overmacht wordt verhinderd en met de Zondagen en algemeene feestdagen.

Op die laatstgenoemde dagen bestaat de mogelijkheid tot lossen wel, maar de schipper lost dan niet, zonder eerst nader omtrent eene vergoeding overeen te zijn gekomen; hij zal zich òf eene extra-vergoeding in contanten bedingen, òf hij zal dien dag volgens nadere overeenkomst als losdag doen medetellen.

Par. 57 behandelt den lostijd in een bijzonder geval. Moet het schip gelost worden in lichterschepen, dan is de lostijd voor de gezamenlijke schepen, waarin zich de lading zal bevinden, gelijk aan den lostijd van het moederschip en moet de tijd voor ieder schip al naar de geladen hoeveelheid in evenredigheid met dien oorspronkelijken lostijd worden berekend. Voor ieder schip ontstaat dus een afzonderlijke lostijd en overschrijding van dien tijd geeft ieder schip recht op overliggeld volgens de grootte van dat schip, een en ander echter met dien verstande, dat de ontvanger niet verplicht is twee schepen tegelijk te lossen, maar volstaan kan de schepen in de volgorde van hun losgereedmelding te ontlossen.

In verband met de veelvuldig voorkomende overeenkomst, waarbij de vracht, welke een schip besomt, afhankelijk wordt gesteld van het feit of de ontvanger van heelen, halven, dan wel kwart lostijd gebruik maakt, is het van belang te weten, dat de Kamer van Koophandel te Duisburg-Ruhrort naar aanleiding van een door het Amtsgericht te Ruhrort op 6 Februari 1908 tot haar gerichte vraag heeft geantwoord, dat de losdag te Ruhrort te 6 uur des voormiddags begint en in het algemeen uiterlijk te 8 uur eindigt. Die dag telt dus 14 uren en na 6 uur 's morgens duurt een kwart dag telkens $3^1/_2$ uur.

De ontvanger moet de lossing van *verpakte* goederen, nadat deze *op* het dek van het schip gebracht zijn, bewerkstelligen, stortgoed (lose Güter, niet geëmballeerde goederen) moet hij *uit* het ruim van het schip lossen (§ 56); bij de lossing der laatstgemelde goederen heeft de schipper slechts de luiken open te leggen.

Hier mogen ter vergelijking met de tabel op blz. 219 volgen de *Belgische Conditiën der Schippersbeurs te Duisburg-Ruhrort* voor den lostijd en het overliggeld van scheepsladingen naar België.

Per ton van 1000 K.G.

I. Steenkolen en Cokes:

Lostijd voor een lading:			Overliggeld:
tot en met	100 ton	5 dagen	Frs. 20.—
„ „ „	150 „	6 „	„ 25.—
„ „ „	225 „	7 „	„ 30.—
„ „ „	300 „	8 „	„ 35.—
„ „ „	375 „	9 „	„ 40.—
„ „ „	450 „	10 „	„ 45.—
„ „ „	525 „	11 „	„ 50.—
„ „ „	600 „	12 „	„ 55.—
„ „ „	700 „	13 „	„ 62.50

voor iedere 100 ton meer 1 dag langer met Frs. 7.50 per dag verhooging van overliggeld.

II. IJzer en andere goederen:

voor een lading		overliggeld per dag:
tot 100 ton:	40 ton per dag*)	20 centime per ton
„ 200 „ :	40 „ „ „	15 „ „ „
„ 300 „ :	40 „ „ „	12 „ „ „
van 300 tot 500 ton:	50 ton per dag	10 centime per ton.
„ 500 „ 1000 „ :	60 „ „ „	
boven 1000 „ :	75 „ „ „	
maximum 18 dagen.		

Deze conditiën, mits in de chertepartij of in het cognossement als toepasselijk vermeld, zijn van kracht voor het lossen der ter beurze van Duisburg-Ruhrort naar België bevrachte ladingen.

---

*) Lostijd nooit korter dan 4 dagen.

Wenn der Empfänger die Ladung nicht bis zum Ablaufe der Löschzeit abnimmt, so gebührt dem Frachtführer Liegegeld für jeden Tag, um welchen infolgedessen die Löschzeit überschritten wird. Die Höhe des Liegegeldes bestimmt sich nach par. 32.

Auszer dem Liegegelde kann der Frachtführer auch den Ersatz eines höheren Schadens verlangen, welcher ihm durch die Überschreitung der Löschzeit erwächst.

Heeft de ontvanger de lading niet gelost vóór het einde van den lostijd, dan moet hij, zonder dat schuld of nalatigheid van zijn zijde bewezen behoeft te worden, of eene ingebrekestelling of wel bewijs van door den schipper geleden schade noodig is, Liegegeld (*over*liggeld) betalen over iederen verderen dag. De ontvanger moet over iederen dag, dat de lostijd langer duurt dan is overeengekomen, al is de scheepvaart gesloten of niet, overliggeld betalen; ook over Zondagen en algemeene feestdagen, zooals de Kamer van Koophandel te Duisburg-Ruhrort te allen overvloede op een vraag van het Oberlandesgericht te Keulen van 14 October 1907 antwoordde.

Heeft de schipper grootere schade, dan hem door het wettelijk liggeld wordt vergoed, dan heeft hij recht op vergoeding dier meerdere schade, welke onder meer kan bestaan in het terugloopen der vracht.

Uit het voorgaande blijkt, dat het bedrag van het Duitsche overliggeld een minimum is.

Overliggeld blijft zelfs verschuldigd in het geval dat de schipper, terwijl het lossingswerk nog gaande is, nieuwe lading inneemt.

Is de ontvanger niet te bereiken, of weigert deze

de lading te ontvangen, dan mag de schipper niet werkeloos blijven liggen, maar is hij verplicht volgens § 52 te handelen en moet hij zich tot den bevrachter wenden als tot den tegenover hem aansprakelijken persoon.

Kan de schipper in Nederland zonder zijne rechten te verliezen bij afrekening met den ontvanger de vracht volledig afrekenen, zonder uitdrukkelijk voorbehoud op overliggeld en omgekeerd, omdat vracht geen overliggeld is en overliggeld nu eenmaal geen vracht, in Duitschland kan hij dit niet veilig doen. Of in het geheel niets ontvangen, òf zijne rechten voorbehouden op vracht en/of overliggeld, is daarom in het land van de stoere Germania des wijzen schippers plicht.

Er heerscht onder de schippers, zooals reeds bij artikel 6 is opgemerkt, de meening, dat zij, wanneer de losdagen eenmaal verstreken zijn, aan hun vervoerplicht hebben voldaan en recht hebben op de vracht of op een ontvangbewijs over de geheele lading, ook al is deze nog niet gelost.

Ofschoon het voor een ieder duidelijk moet zijn, dat eerst dàn, wanneer de schipper aan al zijne verplichtingen betreffende de lossing heeft voldaan, d. w. z. dat de schipper eerst, wanneer hij de geheele lading heeft uitgeleverd, recht kan doen gelden op wat hij tegen die uitlossing bedong, procedeerde een schipper voor het Amtsgericht te Duisburg over deze kwestie. Het advies van de Kamer van Koophandel aldaar aan het Amtsgericht luidde: „In het binnenscheepvaartverkeer bestaat er geen gewoonte volgens welke den schipper, als zijn schip in overligdagen is gekomen, het recht zou toekomen, een Lieferschein over de lading te ontvangen. Een Lieferschein over de *geheele* lading kan eerst na uitlevering der geheele lading gevorderd worden."

OVEREENGEKOMEN OVERLIGTIJD. § 50.

Die Bestimmung des par. 49 Absatz 1 gilt auch dann, wenn bedungen ist, dasz der Frachtführer nach Ablauf der Löschzeit noch weiter auf die Abnahme der Ladung warten soll (Überliegezeit). Der Ersatz eines das Liegegeld überschreitenden Schadens kann in diesem Falle nur wegen Überschreitung der Überliegezeit verlangt werden.

Die Überliegezeit beginnt mit dem Ablaufe der Löschzeit. Auf die Dauer und die Berechnung derselben finden die Bestimmungen im par. 29 Absatz 2 und 1 par. 48 Absatz 3 und 4 mit der Maszgabe Anwendung, dasz die Überliegezeit in Ermangelung einer Besonderen Vereinbarung höchstens eine Woche beträgt.

De voorgaande § 49 gaat uit van het standpunt, dat geen nadere overeenkomst omtrent overligdagen werd gesloten.

De overeenkomst in § 50 bedoeld, is aan het zeerecht ontleend en geeft bepalingen voor het geval de schipper zich bij charter verbindt na de losdagen nog gedurende een zeker aantal overlosdagen in lossing te blijven liggen; deze overeenkomst is ongebruikelijk in de Rijnvaart.

Gedurende dezen overeengekomen overligtijd gelden de bepalingen omtrent den lostijd (§ 48). Deze overligtijd is van geheel andere natuur dan de wettelijke overligtijd. De overeengekomen overligtijd is niet anders dan een voortgezette lostijd en als zoodanig regelt § 50 de berekening der dagen dan ook.

Is overeengekomen, dat de schipper na de losdagen nog een zeker aantal dagen in overliggeld zal blijven liggen, dan heeft dit tot gevolg, dat niet na afloop van den lostijd, maar eerst na afloop van den

overeengekomen overligtijd de schipper het recht heeft vergoeding van de schade, die hij boven het bedrag van het overliggeld lijdt, te vorderen.

Is het blijven liggen in overligdagen overeengekomen, zonder dat omtrent den duur of de berekening daarvan iets is vastgesteld, dan geldt voor dien duur hetgeen vervat is in de tabel der laad- en losdagen met deze beperking, dat de overligtijd ten hoogste ééne week duurt.

Die week, of in het algemeen de overligtijd, wordt juist als de lostijd, verlengd met de dagen, waarop de lossing van alle goederen ter bestemmingshaven niet mogelijk is.

Voor Zon- en feestdagen in den bedongen overligtijd is geene vergoeding verschuldigd, evenmin indien door toeval of overmacht niet kan gelost worden.

Daarentegen tellen de dagen mede, waarop de scheepvaart gesloten is, zoodat voor die dagen overliggeld betaald wordt.

Zooals blijkt uit art. 12*b* der Rijnvaartconditiën, dat naar art. 5 verwijst, wenschten de bevrachters als algemeenen regel vastgesteld te zien, dat de schepen bij de lossing te Rotterdam ten hoogste tien dagen in aldus overeengekomen overlosdagen moesten blijven liggen. De schippers stemden in deze regeiing toe, maar art. 12*b* is nooit toegepast.

WACHTTIJD VOOR OPSLAG. § 51.

Nach Ablauf der Löschzeit oder der etwa vereinbarten Überliegezeit ist der Frachtführer nicht verpflichtet, auf die Löschung noch länger zu warten. Er musz jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten,

bei Ladungen bis zu 10,000 Kilogramm spätestens einen Werktag,

bei Ladungen bis zu 50,000 Kilogramm spätestens zwei Werktage,

bei Ladungen über 50,000 Kilogramm spätestens drei Werktage

vor Ablauf der Löschzeit oder der Überliegezeit dem Empfänger erklären. Ist dies nicht geschehen, so läuft die Wartezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tage, an dem sie erfolgt ist, die vorstehend bezeichneten Fristen verstrichen sind. Auf die Erklärung finden die Bestimmungen im par. 47 Absatz 2, 3 entsprechende Anwendung.

Die Wartezeit läuft in keinem Falle ab, bevor eine der Löschzeit gleichkommende Frist seit dem Tage, an welchem das Schiff den Löschplatz erreicht hat, verstrichen ist.

Wanneer de ontvanger niet tot lossen overgaat, moet de schipper zelf de lading kunnen lossen; hij mag niet door eenigerlei beletsel, dat de uitlossing verhindert der lading, die door hem ter bestemmingsplaats is gebracht, de uitoefening van zijn bedrijf laten stop zetten.

Na afloop van den lostijd, (of eventueel overeengekômen overligtijd) geeft de wet den schipper daarom het recht zelf tot lossen over te gaan. De schipper moet evenwel vóór hij daartoe overgaat, aan eenige voorwaarden voldoen. Hij moet er den ontvanger tijdig aanzegging van hebben gedaan, en wel bij een lading tot 10,000 K.G. op zijn laatst één werkdag, tot 50,000 K.G. twee en bij een lading van over de 50.000 K.G. op zijn laatst drie werkdagen vóór den afloop van den lostijd of overligtijd.

Heeft de schipper deze aanzegging, dat hij niet langer wil wachten, niet tijdig vóór het einde der losdagen gedaan, dan kan de schipper ook later nog

den wensch om zijn schip gelost te zien aan den ontvanger kenbaar maken, maar hij moet alsdan naar gelang van het gewicht der lading op zijn allerkortst de bovenomschreven waarschuwingstermijnen in acht nemen. De wachttijd loopt in dit geval echter eerst dàn af, wanneer van de aanzegging tot de lossing een gelijke termijn is verloopen, als van den dag, waarop het schip de losplaats werkelijk heeft bereikt, tot den dag, waarop de aanzegging van leegmaken is gedaan. In het algemeen is de wachttijd in dit geval evenlang als de tijd, gedurende welken het schip reeds in lossing lag.

Volgt op den lostijd normaal en daaraan aansluitende de overligtijd, de wachttijd, vóórdat opslag kan gevraagd worden, v o l g t, zooals uit het bovenstaande blijkt, soms op lostijd en overligtijd, maar kan ook *samenvallen* met de losdagen. Behoudens het feit, dat de lostijd en eventueel de overligtijd moeten zijn verstreken, vallen wacht- en lostijd samen, wanneer aan het volgende is voldaan:

1⁰. De schipper moet verklaard hebben, dat hij zijn schip in den overeengekomen lostijd leeg wenschte.

2⁰. Hij moet dit bij lading van meer dan 50,000 K.G. ten minste drie dagen vóór den afloop der losdagen of overeengekomen overligdagen doen.

3. Het schip moet de losplaats bereikt hebben en er moet een termijn gelijk aan den lostijd van het schip sedert het bereiken van de losplaats verloopen zijn, hetgeen wil zeggen, dat het schip op den dag der losgereedmelding de losplaats moet hebben bereikt.

De schipper kan dus, indien hij op den dag der losgereed-melding ook zijn laadplaats heeft bereikt, aanzegging doen, dat hij niet wenscht, dat zijn schip in overligdagen komt, en het schip moet in dit geval in zijne losdagen worden gelost; na afloop daarvan heeft de schipper het recht zelf den opslag te bewerkstelli-

gen: de wachttijd valt alsdan geheel samen met den lostijd.

Het stipt nakomen van de termijnen en formaliteiten is noodig, voor den schipper, die van zijn recht tot opslag der lading gebruik zal maken.

Weigert de ontvanger schriftelijk bewijs te geven van het feit, dat de schipper verklaarde, dat hij zijn schip in den bepaalden door de wet toegestanen tijd geheel gelost wilde zien, dan is de schipper gerechtigd op kosten van den ontvanger daaromtrent een notarieele of gerechtelijke akte te doen opmaken. Is de ontvanger niet te bereiken, dan zal hij op de ter plaatse gebruikelijke wijze tot bekendmaking moeten overgaan.

Als de lading niet wordt gelost, is de schipper geenszins verplicht de lading te doen opslaan; hij kan, wanneer redenen hem daartoe bewegen, rustig blijven liggen tegen vergoeding van overliggeld te vermeerderen met eventueele meerdere door hem te bewijzen schade.

Anderzijds zal de schipper bij het losgereed melden, indien er dringende redenen zijn, waarom hij zijn schip spoedig leeg wenscht, den ontvanger aanzegging doen, dat hij in den overeengekomen lostijd zijn schip gelost wenscht te zien, hem aanzeggende, dat hij anders genoodzaakt zal zijn opslag te bewerkstelligen.

RECHT TOT OPSLAG EN VERKOOP. § 52.

Nach Ablauf der Wartezeit ist der Frachtführer berechtigt, die Löschung selbst vorzunehmen und die Güter in einem öffentlichen Lagerhause oder in anderer sicherer Weise zu hinterlegen.

Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme oder ergibt sich ein

sonstiges Ablieferungshindernis, so hat der Frachtführer den Absender unverzüglich hiervon in Kenntnis zu setzen und dessen Anweisung einzuholen. Ist dies den Umständen nach nicht tunlich oder ist der Absender mit der Erteilung der Anweisung säumig oder die Anweisung nicht ausführbar, so kann der Frachtführer nach der Bestimmung im Absatz 1 verfahren, auch wenn die Wartezeit noch nicht abgelaufen ist. Er kann, falls das Gut dem Verderben ausgesetzt und Gefahr im Verzug ist, das Gut auch gemäsz § 373 Absatz 2 bis 4 des Handelsgesetzbuchs verkaufen lassen.

Von der Hinterlegung und dem Verkaufe des Gutes hat der Frachtführer den Absender und den Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen; im Falle der Unterlassung ist er zum Schadensersatze verpflichtet. Ist der Empfänger nicht zu ermitteln, so had die Benachrichtigung von der Hinterlegung durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu erfolgen; im übrigen dürfen die Benachrichtigungen unterbleiben, soweit sie untunlich sind.

Na afloop van de termijnen volgens § 51 heeft de schipper het recht, zonder verlof van den Rechter, zooals in Nederland noodig is, op kosten van den afzender te lossen en de goederen in openbaar entrepôt of op andere veilige manier onder derden op te slaan.

Ook is er een tweede geval, waarin de schipper, zelfs zonder dat de wachttijd, de termijn van § 51, om is, het goed vermag te lossen en op te slaan, en wel als hij den ontvanger van de lading niet kan bereiken, òf als de ontvanger de ontvangst weigert, òf als er zich een willekeurige andere reden voordoet, als bijvoorbeeld verbod van de overheid om redenen van volksgezondheid om een lading rottende knolrapen te lossen. Verhindert een dusdanige omstan-

digheid de normale lossing, dan is de schipper niettemin verplicht, vóór hij er zelf toe overgaat te lossen:

1°. den bevrachter met een en ander onmiddellijk in kennis te stellen en zijne wenschen of orders te vragen;

2°. die orders uit te voeren, tenzij dezelve in de gegeven omstandigheden niet uitvoerbaar zijn of niet behoeven uitgevoerd te worden, hetgeen bijvoorbeeld het geval is, wanneer zij inhouden, dat de schipper het goed naar de laadhaven terug moet brengen of naar een nieuwe bestemming vervoeren. Dergelijke orders behoeven niet te worden uitgevoerd, daar zij buiten de door den schipper op zich genomen verplichtingen der oorspronkelijke overeenkomst uitgaan. De schipper is in deze gevallen gerechtigd nieuwe vracht te bedingen.

Is de schipper in de gegeven omstandigheden niet in staat den bevrachter te waarschuwen, of wel is de bevrachter nalatig in het geven van orders, dan kan de schipper nog vóór den afloop van den wachttijd zelf tot lossing overgaan.

Bestaat de lading uit bederfelijke waar en is er gevaar bij uitstel, dan kan de schipper zelfs zonder inachtneming van eenigen termijn de lading, zoo mogelijk na voorafgaande aanzegging, op kosten van den afzender verkoopen. Bij dien verkoop kunnen zoowel afzender, schipper, als ontvanger, medebieden. De schipper zal goederen, die een marktprijs hebben, tegen dien marktprijs laten verkoopen door een tot dergelijke verkoopen gerechtelijk gemachtigden makelaar of door een tot openbaren verkoop wettelijk bevoegden persoon.

De schipper moet zorg dragen omtrent den toestand van het goed, zoowel terwijl het nog in zijn schip is, als na den opslag of bij den verkoop, bewijs te kunnen leveren; hij moet namen en adressen van getuigen dus zorgvuldig opteekenen.

Zoowel van opslag als van verkoop der lading moet de schipper op straffe van schadevergoeding den afzender en ook den ontvanger zonder verzuim op de hoogte stellen. Zijn deze personen niet te bereiken, dan maakt de schipper een en ander openlijk bekend op de wijze als in de loshaven gebruikelijk.

Deze verkoop heeft niets te maken met het recht van den schipper om door verkoop zijn pandrecht op de lading uit te oefenen; voor zoover de schipper na opslag nog over de lading kan beschikken, zal hij na opslag het recht van pandverkoop kunnen uitoefenen.

AANSPRAKELIJKHEID VAN DEN SCHIPPER. § 58 en 59.

Als algemeene regel staat voorop, dat de schipper aansprakelijk is voor de schade aan de geladen goederen overkomen voorzoover hij niet bewijst, dat het verlies of de vermindering dier goederen te wijten is aan omstandigheden onafhankelijk van de zorgzaamheid van een behoorlijk (ordentlichen) schipper.

Hij is in geen geval aansprakelijk voor de schade ontstaan aan de lading door den slechten toestand van schip en toebehooren, wanneer het gebrek niettegenstaande de zorg van een goed schipper niet ware op te merken geweest.

De schipper is verder bij uitdrukkelijke wetsbepaling (§ 59) niet aansprakelijk:

1. voor goederen, welke volgens overeenkomst met den afzender op dek zijn geladen, ten opzichte van door deze wijze van belading ontstane schade:

2. voor goederen, die naar hun aard geëmballeerd moesten verscheept zijn, maar blijkens de papieren zonder of met slechte emballage zijn verzonden, ten opzichte van alle door deze wijze van verpakken ontstane schade;

3. voor alle goederen, die door den afzender of den ontvanger geladen of gelost zijn, voor de schade, die uit deze handelingen kan volgen;

4. voor goederen, door eigen aard aan breuk, roest, bederf, buitengewone lekkage, uitdroging en verpoeiering blootgesteld, voor de daaruit ontstane schade.

Tenslotte wordt; wanneer schade, bedoeld in een der gevallen 1—4 is geleden, een wettelijk vermoeden geschapen, dat die schade ook inderdaad tengevolge van het bedoelde gevaar is ontstaan. Dit wettelijk vermoeden keert den bewijslast dus om en verplicht den ontvanger, wil deze slagen in een actie tot vergoeding der schade, te bewijzen, dat er een andere oorzaak is dan de in 1 tot 4 genoemde, een oorzaak waarvoor de schipper aansprakelijk is, die de schade heeft veroorzaakt.

Schade en onderwicht bij stortgoed. § 61.

Nach der Annahme des Gutes durch den Empfangsberechten können wegen einer Beschädigung oder Minderung des Gutes, die bei der Annahme äuszerlich erkennbar ist, Ansprüche nur geltend gemacht werden, wenn vor der Annahme der Zustand des Gutes durch amtlich bestellte Sachverständige festgestelt ist.

Wegen einer Beschädigung oder Minderung des Gutes, die bei der Annahme äuszerlich nicht erkennbar ist, kann der Frachtführer auch nach der Annahme des Gutes in Anspruch genommen werden, wenn der Mangel in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer und der Ablieferung entstanden ist und die Feststellung des Mangels durch amtlich bestellte Sachverständige unverzüglich nach der Entdeckung und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme beantragt wird. Ist dem Fracht-

führer der Mangel unverzüglich nach der Entdeckung und binnen der bezeichneten Frist angezeigt, so genügt es, wenn die Feststellung unverzüglich nach dem Zeitpunkte beantragt wird, bis zu welchem der Eingang einer Antwort des Frachtführers unter regelmäszigen Umständen erwartet werden darf.

Die Kosten einer von dem Empfangsberechtigten beantragten Feststellung sind von dem Frachtführer zu tragen, wenn eine Verlust oder eine Beschädigung ermittelt wird, für welche derselbe Ersatz leisten musz.

Der Frachtführer kann sich auf die Vorschriften der Absätze 1, 2 nicht berufen, wenn er den Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hat.

In § 61 worden twee gevallen onderscheiden: of het manco (de schade), al of niet uiterlijk was waar te nemen.

A. Is de schade bij de in ontvangstneming (lossing) uiterlijk waar te nemen, dan verliest de ontvanger alle aanspraak op den schipper, indien niet vóór de in ontvangstneming de toestand van het goed door officieele experts is vastgesteld geworden. De schipper behoeft zich in een latere procedure eenvoudig te beroepen op het feit, dat geen expertise plaats had, om niet tot schadevergoeding veroordeeld te worden. Zijn de vervoerde goederen naar maat, getal of gewicht in het cognossement genoemd, dan zal de schipper zich in deze omstandigheden evenmin eene korting op de vracht laten welgevallen. (§ 63).

B. Is de schade of het manco niet uiterlijk waar te nemen, dan kan de schipper ook na de in ontvangstneming der goederen aansprakelijk worden gehouden onder voorwaarde, dat:

1. de schade ontstaan is na de belading der goederen en vóór de lossing,

2. de ontvanger officieele experts tewerkstelt zonder verwijl na de ontdekking van de schade,

3. de ontvanger in ieder geval binnen uiterlijk één week na de lossing handelt, daar latere ontdekking van schade niet meer kan leiden tot schadevergoeding.

Heeft de ontvanger aan den schipper (die inmiddels vertrokken is) zonder verwijl na de ontdekking der schade, maar in ieder geval binnen één week uiterlijk na de lossing, daarvan mededeeling gedaan, dan kan de ontvanger volstaan met den toestand van het goed te doen vaststellen eerst onmiddellijk na het oogenblik, waarop normaal des schippers antwoord te verwachten ware; aldus is er, vóórdat er kosten worden gemaakt, nog gelegenheid voor de partijen om de zaak in der minne te regelen.

In beide laatste gevallen behoeft slechts omtrent den toestand, waarin het goed zich bevindt, verslag te worden uitgebracht; de daaruit voortvloeiende schade kan gevoeglijk later worden waargemaakt.

Tegen het rapport der experts staat het, naar eene beslissing van 11 Nov. 1911 van den hoogsten rechter (1e Zivilsenat des Reichsgerichts), beiden partijen vrij, tegenbewijs te leveren.

Erkent een schipper het beweerde manco of de verslechtering en ontkent hij zijne aansprakelijkheid deswege niet, dan is naar Duitsch recht vaststelling van de schade door experts onnoodig.

De Nederlandsche wet heeft in artikel 93 Wetboek van Koophandel bepaaldelijk ook voor de internationale binnenvaart eene bepaling als deze van § 61, die de schadevordering ter zake van beschadiging of vermindering tegen den schipper aan strenge voorwaarden bindt en van handelingen, binnen een bepaalden termijn te verrichten, afhankelijk stelt. Art. 93 verklaart alle rechtsvordering ter zake

van schade of vermindering tegenover den schipper vernietigd voor het geval bij *uiterlijk zichtbaar* gebrek de goederen zijn aangenomen en de vracht betaald is. Wil de ontvanger niet alle recht op verhaal verliezen bij schade of vermindering, die uiterlijk *niet* zichtbaar was, dan moet hij binnen tweemaal 24 uur na de ontvangst der goederen gerechtelijke bezichtiging aanvragen.

Deze § 61 en art. 93 zijn noodzakelijk door den aard van het bedrijf; bepalingen in dezen geest bestaan van ouds voor het zeerecht; zoo een Keur van Amsterdam van 15 Sept. 1640: de Koopman (ontvanger) kan door geen tellinge of hertellinge de onjuistheid van het volgens den schipper uitgeloste stukstal bestrijden; hij kan zich alleen zekerheid verschaffen door bij de lossing iemand aan boord te zenden om zijnerzijds te tellen.

De schipper moet beschermd worden tegen de mogelijkheid aansprakelijk te worden gesteld op een oogenblik, dat hij niet meer in staat is zijn goed recht te handhaven. Zijn immers eenmaal de goederen gelost en onder bereik van den ontvanger gekomen, zonder dat schade werd vastgesteld, hoe moet dan later de schipper bewijzen, dat hij richtig uitleverde, indien de ontvanger eenvoudig beweerde, dat de goederen beschadigd waren uitgeleverd, of dat zooveel K.G. minder zijn uitgeleverd, als het cognossement aangeeft? Een onredelijk zware bewijslast zou dan op den schipper drukken.

Bovendien eischt de uitoefening van het scheepvaartbedrijf, waarin op den schipper toch reeds zoo groote aansprakelijkheid rust, dat deze weet, hoe het met zijne verantwoordelijkheid staat en dat niet nog allerlei vorderingen tegen hem kunnen worden ingesteld lang nadat de handelingen, die er grond voor opleverden, hebben plaats gehad.

1. Als eerste praktische vraag moet nagegaan worden, wat onder in ontvangstneming van het goed moet worden verstaan. Daar de schipper niet zelf lost, maar lossen tot de verplichtingen van den ontvanger behoort, is in ontvangst nemen van het goed het lossen daarvan. Of dit geschiedt ter losplaats in ontvangerslichter, op den wal, of met hefwerktuigen, doet niet ter zake.

Heeft de ontvanger een deel der lading op wagon geladen en verzonden, of is zij op eenigerlei wijze, doordat de ontvanger reeds aan een ander leverde, uít diens bereik, of werd op eenen hoop met andere partijen gelost, dan kan er van een rechtsgeldige expertise geen sprake meer zijn.

Ook dan heeft in ontvangstneming plaats gehad, wanneer de ontvanger, zonder dat hij lost, met den schipper een nieuwe overeenkomst sluit om voor hem in liggeld te blijven liggen.

2. Welke schade en vermindering is uiterlijk waarneembaar, zoodat nog vóór de in ontvangstneming geëxpertiseerd moet worden? Dit zal steeds van de telkens wisselende feitelijke omstandigheden afhangen. Het is het geval, als door zien of ruiken dadelijk de toestand kan worden beoordeeld, b.v. indien het goed nat of beschimmeld is, of de vaten lek zijn: als twee in stede van vier vaten worden gelost.

3. In de derde plaats de vraag of „mindering" ook manco bij stukstal omvat. De rechtspraak in Duitschland acht zoowaar een manco, dat door eenvoudig tellen is vast te stellen, niet bij § 61 bedoeld, op grond, dat die paragraaf bepaaldelijk deskundigen noodig oordeelt.

Een tekort van enkele zakken op een getal van 1500 achten zelfs Oberlandesgerichte een uiterlijk waar te nemen omstandigheid!

Ons art. 93 W. v. K. spreekt van het al of niet uiterlijk *zichtbaar* zijn der beschadiging of vermindering en onze rechters achten dan ook een tekort van enkele zakken op een getal van een paar honderd *niet* uiterlijk zichtbaar en de schipper is dus bij lossing in Nederland, wanneer in een dergelijk geval niet door expertise blijkt, dat er waarlijk manco was, niet aansprakelijk.

Moge § 61 al bedoelen den schipper te beschermen, door de uitlegging, die de rechter er aan geeft, en die er in wezen volkomen mede in strijd is, ontgaat hem die bescherming, — althans volgens de rechtspraak van vandaag.

De kosten der expertise zullen worden betaald door de partij, die de expertise verlangt, en aan haar eventueel later worden vergoed door de partij, die blijkens het rapport (en eventueel daarop gevolgd vonnis) in het ongelijk werd gesteld. Die kosten zijn hoog, zoodat de schipper, die niet volkomen zeker is van den uitslag eener hertelling of herweging, dezelve niet moet uitlokken, maar de zaak in der minne uit de wereld moet helpen.

Gemeenlijk zal men twee deskundigen benoemen; de wet schijnt echter het rechtsgeldig expertiseeren door één deskundige niet uit te sluiten.

Een beroep op § 61 staat niet open voor den schipper, die met opzet of door grove schuld de schade heeft veroorzaakt; zéér terecht kan een dergelijke schipper zich niet op deze beschermende bepalingen beroepen.

Er zijn vaste gebruiken in den handel, die de aansprakelijkheid des schippers beperken ten opzichte van de uitlevering der door hem vervoerde lading. Hoewel de schipper aansprakelijk is voor de uitlevering van het ingenomen kwantum, geeft een

minder gewicht van gemiddeld meer dan 1 % bij de lossing van gewasschen fijne vetkolen den ontvanger op schadevergoeding geen aanspraak volgens een advies van de Kamer van Koophandel te Duisburg-Ruhort aan het Landesgericht aldaar op zijn vraag van 3 Juli 1907. Eveneens is een manco van een half % bij lading van los(stort-)goed naar de Rijnhavens mogelijk, zonder dat de schipper deswege aansprakelijk zal worden gesteld. Vindt het 1 % bij gewasschen vetkolen zijn grond in het feit, dat de kolen tijdens de reis uitdruipen en opdrogen, de ½ % bij graanladingen is terug te brengen tot een beding der vaste verkoopsvoorwaarden.

Ingevolge § 60 werd aan de Bondstaten overgelaten om desgewenscht te bepalen, dat de schipper niet verantwoordelijk zou zijn voor een overwicht of ondermaat van ten hoogste ½ procent: geen der Bondstaten echter heeft van deze bevoegdheid gebruik gemaakt.

Dezelfde paragraaf houdt in, dat, indien voor verschillende ontvangers goederen van gelijke soort zijn geladen, zonder dat de verschillende partijen door een schot „separaat" worden gehouden, zoowel het onderwicht als de overmaat onder de verschillende ontvangers naar verhouding van de voor ieder van hen bestemde hoeveelheid verdeeld moet worden.

MANCO BIJ VERZEGELDE LADING.

Het verzegelen van de lading is ingevolge bepalingen op den invoer en doorvoer noodig voor alle ladingen, die niet op het inklaringskantoor zijn vrijgemaakt, alsmede voor alle uit ons land zelf afkomstige accijnsgoederen.

Ieder rijnschip zal dus hebben te voldoen aan de deswege te stellen bepalingen, en luiken, luikhoofden, enz. in zoodanigen staat moeten hebben, dat men

na de verzegeling op geenerlei wijze meer bij de lading kan komen dan door verbreking der zegels.

Zoo kan geen schip te Rotterdam in de tegenwoordige tijden, nu schepen bij honderden tegelijk voor opslagruimte gebezigd worden, gaan laden zonder admissie (toelating) daartoe verkregen te hebben; het verzegelen na het toeleggen der luiken van het schip moet volkomen veilig ten genoege der ambtenaren (kommiezen) mogelijk zijn.

Vindt de ontvanger de zegels bij de lossing ongeschonden, dan acht de schipper zich voor eventueel manco niet aansprakelijk. „Een ambtenaar telde de balen toen zij werden geladen: Zoo gaat het eveneens bij de lossing. Wie een fout maakt, en of er een fout wordt gemaakt," zegt de schipper, „het deert mij niet. Mijn schip was verzegeld. Ik ben voor te kort niet aansprakelijk: het zou toch volkomen ongerijmd zijn, mij aansprakelijk te houden!"

Dat deze redeneering niet juist is, willen de schippers niet gelooven: dat het hun plicht is onder alle omstandigheden uit te leveren wat zij in hun schip ten vervoer ontvingen, aanvaarden zij niet. Ambtenaren hebben geteld, ambtenaren hebben daarna de lading zoodanig afgesloten, dat de schipper er niet bij kon; hoe kan de schipper aansprakelijk zijn, zóó redeneeren zij. Maar ten onrechte!

Alleen indien er eene afzonderlijke wetsbepaling was, die de schippers in deze omstandigheden bij uitzondering onverantwoordelijk maakte voor de lading, was hun standpunt juist: die bepaling is er niet en zal er nooit komen: als de schipperij een dergelijke bepaling vraagt, handelt zij dwaas. Zij weet zelf maar al te goed, dat het vaak met de sluiting niet in orde is en de zon schijnt nu eenmaal over goede en slechte menschen.

Een courantenbericht van 1 September 1916 luidt:

„Door de rijksambtenaren aan het grenskantoor te St. Pieter (bij Maastricht) is een mooie aanhouding gedaan.

„In een schip met graan, afkomstig uit Rotterdam en behoorlijk verzegeld, werd netjes verborgen een groote hoeveelheid smokkelwaar gevonden: 600 kilo Bukvet, 200 kilo vaste zeep, 60 kilo stukjes karnemelkzeep en 25 à 30 liter olie.

„Het schip was notabene door de Zuid-Willemsvaart al een gedeelte van België gepasseerd, en zou nu opnieuw België binnenvaren, toen de ambtenaren ontdekten hoe de vork door den steel zat. De schroefbout, die door het hout ging en verzegeld was, ging er slechts half doorheen. Als nu het bovenste deel losgeschroefd werd, kon een luik worden losgemaakt, zonder de verzegeling te beschadigen.

„Wie weet, hoeveel op deze wijze reeds in „verzegelde" schepen en wagons is gesmokkeld!"

Hoevele malen wordt dit ontdekt? En als dit niet wordt ontdekt, maar de lading langs dezen weg was verminderd, zou de schipper vrij uitgaan wegens manco: het schip was immers verzegeld!

Het is alsof aan de Rotterdamsche rechtbank meer dergelijke berichten uit eigen wetenschap bekend waren, als men ziet hoe zij op 4 December 1912 vonnis wees:

„Overwegende dat hier de vraag ter sprake komt, of eischer, indien al minder gelost is dan hij op het cognossement verklaart te hebben ingeladen, voor dat manco aansprakelijk is;

Overwegende dat eischer, indien hier al minder zou zijn gelost dan volgens het cognossement zou zijn ingeladen, zich voor dat manco niet aansprakelijk acht, omdat het schip, na beladen te zijn, op gedaagdes verlangen is verzegeld en, nadat de zegels door die van de douane waren vervangen, verzegeld in de lossingsplaats is aangekomen, toen de ontvan-

ger de lading in ontvangst ging nemen, waaraan eischer bij pleidooi nog heeft toegevoegd, dat een manco bij een verzegelde lading een ongerijmdheid is en dat die verzegeling ten aanzien van de aansprakelijkheid van den schipper geen andere beteekenis heeft dan de clausule: „gewicht onbekend";

Overwegende dat de Rechtbank deze meening niet deelt, dat immers vooreerst aan eischers betoog, ware het in zichzelf juist, alle kracht ontvalt, omdat, nu daaraan ten grondslag ligt de stelling dat de lading zooals zij ingeladen is ook ter bestemmingsplaats is aangekomen en afgeleverd, toch zeker zou moeten blijken, dat het schip bij aankomst aan het douanestation nog behoorlijk verzegeld was, terwijl omtrent dit punt nòch iets is gesteld, nòch iets is bewezen;

Overwegende echter dat deze quaestie geheel terzijde kan worden gelaten, omdat de rechtbank ook al had die verzegeling door de douane niet plaats gehad, en aannemende dat de op het reçu vermelde woorden: „cette allège était plombée" aangeven dat aan de zegels niets bizonders is bespeurd, *toch aan voormelden maatregel niet die beteekenis kan toekennen,* welke eischer (de schipper) daaraan wil zien gehecht;

Overwegende immers dat een der eerste verplichtingen van den schipper deze is, dat hij aan den geconsigneerde der lading uitlevert, wat hij, schipper, verklaart te hebben ingeladen en te zullen uitleveren; dat indien de schipper de verantwoordelijkheid voor gewicht of hoeveelheid der ingeladen goederen niet wil aanvaarden, hij daarvan op ondubbelzinnige wijze op het cognossement moet doen blijken, wat hier niet is geschied; dat de Rechtbank slechts dan aan de verzegeling de kracht der clausule: „gewicht onbekend" zou willen toekennen indien, buiten het geval dat schending der zegels dadelijk te consta-

teeren zou zijn — in welk geval immers de werking dier clausule weer zou zijn te niet gedaan — die verzegeling met zich zou brengen *de physieke onmogelijkheid dat onderweg iets van de lading zou zijn verdwenen;*

Overwegende dat gedaagde er te dien aanzien nog op heeft gewezen, dat bij de zegels welke hier zijn gebruikt, het zeer wel doenlijk is gebleken om de loodjes te doorboren, de touwtjes er uit te halen en deze daarna er weer in te brengen, na welke behandeling de zegels schijnbaar ongeschonden waren, dat gedaagde later, met zeer gunstig resultaat wat de manco's betreft, een deugdelijker wijze van verzegeling heeft toegepast;

Overwegende dat, wat hiervan zij, de Rechtbank in elk geval de mogelijkheid dat onderweg iets van de lading verdwijnt *niet* uitgesloten acht, zoodat reeds daarom de schipper niet kan ontkomen aan zijn verantwoordelijkheid voor hoeveelheid en gewicht nu hij niet met zooveel woorden, door de clausule van het cognossement van die verantwoordelijkheid is ontheven; enz."

REVERS.

Er is zeer dikwijls onderwicht of manco, zonder dat den schipper blaam treft; menigmaal staat een tekort in verband met verkeerde praktijken. Deze praktijken zijn den schipper bekend; hij werkt echter niet mede ze te keeren. Wilt gij weten, hoe het er gebakend is?

Men legt den schipper cognossementen (Ladescheine) voor, waarvan hij het stukstal of gewicht niet als juist kan erkennen. De schipper heeft recht — òf omdat de cijfers werkelijk fout zijn, òf omdat hem de goederen nòch voorgewogen, nòch voorgeteld zijn — de bijvoeging op het cognossement te plaatsen: „gewicht of

stukstal onbekend". De afzender staat dit den schipper echter niet toe, maar toont zich bereid hem eene afzonderlijke verklaring, inhoudende dat hij voor de opgave in het cognossement niet aansprakelijk is, te geven en weet den schipper met die verklaring genoegen te doen nemen.

Dit komt zeer veel voor: deze weinig prijzenswaardige handelingen zijn bij enkele afzenders van de Ruhr bijna tot een gebruik geworden: verfoeilijk zijn de gevolgen, omdat zij afbreuk doen aan de eerlijkheid, waaraan de wereld en het zakenleven in het bijzonder behoefte hebben.

Weinig kan de typische plaats van den schipper in de handelsverhoudingen beter in het licht stellen dan dit vodje papier, de revers.

Ook zonder dat met opzet aan het schip minder lading werd gegeven, dan koopwaar moest geleverd worden, ook zonder dat men speculeerde op het feit, dat de lossing in de zeeboot vlug heeft te geschieden, zoodat voor expertise geen tijd is, ziet de afzender niet gaarne, dat de schipper eenig voorbehoud maakt omtrent de ten vervoer ontvangen hoeveelheden.

Het geeft vertrouwen, wanneer op het cognossement geen onbekendheidsclausules staan. Het is voor den afzender van groot voordeel, indien op het cognossement niet vermeld staat, dat de goederen gedeeltelijk in wannen toestand verkeeren. Is dit immers wel het geval, dan volgt onherroepelijk vermindering van den koopprijs van het geleverde goed. Staat er niets op het cognossement en zijn de zakken netjes tusschen de andere verstouwd, dan is er groote kans, dat het slechte partijtje mee in den lichter, op zolder, of in de zeeboot gaat; er is dan goede kans, dat er geen kink in den kabel komt.

Is het nu recht, dat de schipper vertrouwen helpt geven, waar wantrouwen gerechtvaardigd is?

De schipper moet den rechten weg bewandelen; hij moet geen revers aannemen, waardoor hij bovendien in groote moeilijkheden komen kan.

De schipper is een zelfstandig man, noch knecht van den afzender, noch dienaar van den ontvanger: als vrij man, patroon en schipper naast God op zijn schip, heeft hij alleen het verkeer te dienen en hij heeft dat ten goede te doen.

De schipper moet niet een cognossement aanvaarden, waarop hij ter wille van den afzender bekent méér goederen te hebben geladen, dan zijn schip laden kàn.

Hem wordt dan daarbij te verstaan gegeven: je krijgt immers, over wat in het cognossement staat, je vracht en ik weet, dat die ontvanger (wellicht zijn baas) niet nauw kijkt (niet weegt, de ijk niet juist opneemt).

Zoo zijn er jammerlijke praktijken, en waarlijk niet alleen de kleinen maken er zich schuldig aan.

De schipper moet beseffen, dat medewerken aan dergelijke handelingen beteekent medewerken aan Grieksche handelspraktijken; hij moet weten, dat hij er zeer gemakkelijk zelf het slachtoffer van worden kan en aansprakelijk kan worden gesteld voor de waarde van het in werkelijkheid niet, maar volgens de door hem zelf geteekende papieren, wèl bestaande tekort: hij moet weten, dat eerlijke menschen voor al het goud van de wereld niet te koop zijn.

Men moet alles maar niet laten reilen en zeilen, men moet karakter hebben, dat is wat ons en onze omgeving in de wereld waarde geeft.

SCHEEPSONKOSTEN EN ONKOSTEN, DIE OP DE LADING DRUKKEN. § 66.

In Ermangelung einer besonderen Vereinbarung fallen die Unkosten der Schiffahrt, insbesondere die Het moge hier met nadruk worden gezegd, dat er in de schipperswereld opvoeding in ideëelen zin ontbreekt, dat er maar al te veel wantrouwen rond waart, dat in de schipperswereld (niet daar alleen!) Hafen-, Schleusen-, Kanal- und Brückengelder, die Lotsengebühren sowie die im regelmäszigen Verlaufe der Reise aufgewendeten Kosten für Schlepplohn und Ableichterung dem Frachtführer zur Last; dagegen gehören die Ufer-, Krahn- und Wiegegelder, ingleichen die Kosten einer auf verlangen der Ladungsbeteiligten vorgenommenen Auseisung sowie die besonderen Kosten, welche durch die auf Verlangen der Ladungsbeteiligten bewirkte Übernahme oder Ablieferung der Güter bei Eis, Sturm, Hochwasser, zur Nachtzeit oder an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen entstehen, zu denjenigen Auslagen und Aufwendungen, deren Ersatz der Frachtführer verlangen kann.

Die Fälle der groszen Haverei werden durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Deels drukken de onkosten, die de reis van een beladen schip met zich medebrengt, ten laste van het schip, deels ten laste van de lading. Ten laste van het schip komen de kosten, die het varen en het stilliggen op een veilige plaats medebrengen, als:

1o. haven-, sluis-, kanaal-, brug- en loodsgelden;

2o. de sleepkosten, het paardegeld en de lichtingskosten, die bij een normale reis zonder ongelukken worden uitgegeven.

Is om een reis naar wensch van den bevrachter bijzonder te bespoedigen het uitgeven van extra-sleep-

loon noodig, dan is de schipper niet verplicht die extra-kosten te maken en zal hij, vóór hij tot het sluiten dier spoedsleepovereenkomst overgaat, zich zekerheid verschaffen, dat de bevrachter de extrakosten betaalt; deze kosten zijn immers vaarkosten en komen als zoodanig zonder uitdrukkelijk beding van tegenovergestelde strekking tenlaste van den schipper. Hij zal deze extrasleepkosten zelf moeten dragen, indien hij, door zich bij overeenkomst te verplichten op een zeker tijdstip losgereed te zijn, de losplaats anders niet tijdig kan bereiken.

Op de lading drukken de volgende kosten:

1o. in het algemeen die kosten, welke alléén in het belang der lading worden verricht, bijvoorbeeld het omwerken der lading;

2o. de oever-, kraan- en weeggelden;

3o. de kosten van het „auseisen" van het schip op verlangen van den bevrachter of ontvanger; de kosten dus om een ingevroren schip op een veilige of gewenschte plaats te brengen;

4o. alle bijzondere kosten, ontstaan doordat de bevrachter of ontvanger bij ijsgang, storm, of hoog water wenscht te laden of te lossen;

5o. alle bijzondere kosten, ontstaan doordat de bevrachter of ontvanger 's nachts of op Zon- of feestdagen wenscht te laden of te lossen.

In aansluiting met de slotalinea van § 66 moge er hier op gewezen worden, dat de gewone overwinteringskosten in de bestemmingshaven onkosten zijn, die voor rekening van den schipper blijven; wordt echter een beladen schip onderweg wegens gevaar, dat ijsgang oplevert, opzettelijk naar een noodhaven gedirigeerd, dan worden als grosse Haverei, als averijgrosse, in verhouding van de waarde van het schip én van de lading, daarover omgeslagen de kosten van het in- en uitloopen van die noodhaven,

sleeploonen, havenkosten, bewakingskosten, eventueele lichtingskosten en daardoor ontstane schade.

Van dagelijksch belang voor de praktijk is mede het in § 66 bepaalde omtrent de nachtlossing.

De schipper zal, wil hij de vergoeding, die dit artikel hem toekent, zich niet laten ontgaan, aan den ontvanger per aangeteekenden brief of onder getuigen verklaren, dat hij voor nachtwerk extrabelooning wenscht.

De nacht moet worden gerekend, al naar den sluitingstijd van het kantoor van den betrokken ontvanger, van 6 uur of van uiterlijk 8 uur 's avonds (bijna steeds zoo te Ruhrort en Hochfeld) tot vóór 6 uur des morgens. Daar de schipper niet verplicht is tot het lossen bij nacht, zal hij aan die mededeeling tevens de voorwaarde verbinden, dat iedere nacht, waarin gelost wordt, als een losdag zal gerekend worden. Deze laatste bijvoeging is in de Ruhrhavens thans niet meer noodig — elders wel — daar het in de Ruhr gewoonte is, dat iedere nacht, waarin geladen of gelost wordt, als afzonderlijke laad- of losdag geldt.

Deze gewoonte is door de Kamer van Koophandel te Duisburg-Ruhrort erkend blijkens hare steeds eensluidende adviezen aan het Amtsgericht te Duisburg.

Het gebruik, dat wanneer des nachts geladen of gelost wordt die nacht — indien niet anders is overeengekomen — als een laad- of losdag geldt, brengt echter niet mede, dat de schipper verplicht is 's nachts te laden of te lossen; aldus ook het advies der Kamer van Koophandel te Duisburg-Ruhrort op een vraag van het Landesgericht aldaar van 17 Nov. 1906.

HANDELSGESETZBUCH. § 448.

Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf dem die Ablieferung des Gutes bescheinigt ist, verpflichtet.

De schipper heeft dus slechts te lossen tegen teruggave van den Ladeschein, dat wil zeggen in de Rijnvaart het cognossement, waarop de ontvanger heeft aangeteekend, dat de lading is ontvangen.

Het cognossement vertegenwoordigt ingevolge des schippers verklaringen (§ 450 H. G. B.) de daarin genoemde goederen; zonder dus de uitgeschreven cognossementen allen te hebben teruggekregen, zal de schipper geen accoord maken om de lading naar andere bestemming aan een anderen ontvanger te vervoeren.

Bij aankomst en losgereedmelding zal de schipper den ontvanger inzage verzoeken van het cognossement; hij zal zijn cognossement veelal ruilen met dat in het bezit van den ontvanger, na er door dezen op te hebben doen aanteekenen het feit en den datum van de losgereedmelding.

Na ontlossing ontvangt de schipper, ten blijke dat hij aan zijne verplichtingen heeft voldaan, het geruilde cognossementsexemplaar terug met de daarop geschreven en onderteekende opmerking: „lading ontvangen".

Is de vracht overeengekomen, franco tegen ontvangstbewijs (Lieferschein, reçu), dan moet de schipper het ontvangstbewijs niet op het cognossement laten schrijven, maar op een afzonderlijk papier. Het is immers voor den schipper van belang, dat hij steeds over het cognossement kan beschikken. Is het cognossement door het daar achterop geschreven reçu tevens ontvangstbewijs geworden, dan zal hij immers door de (gemeenlijk) vereischte afgifte van het reçu tevens de beschikking over het cognossement verliezen.

VRACHT.

1. Wie betaalt de vracht?

§ 436. Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefs

wird der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Maszgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten.

Dit wetsartikel verplicht in Duitschland den ontvanger tot betaling der vracht op grond van in ontvangstneming van de lading en van den vrachtbrief. Bij vervoer op vrachtbrief staat de schipper aanvankelijk tot den ontvanger in geenerlei rechtsverhouding, totdat de ontvanger den vrachtbrief dan wel de lading accepteert: een regeling van de daardoor tot stand gekomen verhouding is noodig. Bovenstaande wettelijke oplossing gaf de Duitsche wet, de Nederlandsche en Fransche wetten zwijgen, maar de rechtspraak leidde zoowel in Nederland (zie o.a. vonnis Rechtbank Amsterdam van 1 Oct. 1915 W. 9914, Ned. Jur. 1915 blz. 1230) als in België en Frankrijk (Arrêt du 20 mai 1912, Chambre civile de la Cour de cassation) tot eenzelfde slotsom, — het was voldoende, indien òf de vrachtbrief òf de lading werd in ontvangst genomen.

De ontvanger moet aan den betalingsplicht voldoen naar den maatstaf, in den vrachtbrief vermeld. Behalve betaling der vracht behoort steeds tot de verplichtingen van den ontvanger aan den schipper af te geven een bewijs van uitlossing, een Lieferschein.

Bij vervoer op cognossement verplicht geen wettelijke bepaling den ontvanger de vracht te betalen, maar is dit een verplichting, die de ontvanger door het aanvaarden van het cognossement volgens de clausules daarvan tegenover den schipper na uitlossing op zich nam; in dat cognossement staat immers steeds: „Ik, schipper, zal de lading uitlossen mits mij betalende.... enz." en alleen dan zal de ontvanger bevrijd zijn van vrachtbetaling, indien hem de lading „franco" wordt toegezonden (iets wat uiterst zelden geschiedt), dan wel „franco tegen uitlossingsbewijs".

De ontvanger betaalt de vracht volgens de opgaven in het cognossement vervat: de ontvanger heeft met de bevrachtingsovereenkomst geen rekening te houden, indien het cognossement niet daarnaar verwijst.

Het komt nog al eens voor, dat in den charter bedongen is, dat deze ook bij overgave van den vrachtbrief (cognossement) zijn „volle waarde" behoudt. Dit staat menigmaal in verband met een door den bevrachter tegenover den ontvanger hooger bedongen vracht dan de met den schipper overeengekomene.

Met overliggeld, in de laadhaven ontstaan, heeft de ontvanger niets te maken, tenzij deswege in het cognossement een clausule werd opgenomen. Het overliggeld ter losplaats moet de ontvanger voldoen.

2. Wanneer wordt de vracht betaald?

De vracht kan vooruit betaald worden ter laadplaats, kan bij de uitlossing betaald worden, of wel na uitlossing tegen ontvangstbewijs in de laadhaven.

De vooruitbetaling heeft slechts in bijzondere gevallen plaats: normaal is de betaling bij uitlossing van het goed en de verhoudingen daarbij zijn, alleen tengevolge van het feit, dat de schipper niet met het deponeeren der vracht genoegen behoeft te nemen, anders dan volgens Nederlandsch recht. Bij ons moet de schipper bij een vracht, waarvoor hij een stuk geld ineens krijgt, lossen en kan hij eerst daarna zijn geld ontvangen, terwijl hij bij vracht per maat of gewicht na iedere uitgeleverde maat of gewicht een evenredig deel van het vrachtloon vermag te vorderen. Teneinde hem voor nadeel te vrijwaren, is den schipper het recht gegeven vóór de lossing van den ontvanger zekerheid te vorderen voor het hem toekomende: dus deponeeren van het noodige geld.

Deze mogelijkheid heeft de Duitsche wetgever niet voor den ontvanger opengesteld: de schipper

heeft daar recht op betaling der vracht, hij behoeft niet als bij ons met zekerheidsstelling genoegen te nemen.

Zoo is dan de schipper niet gehouden de lading uit te leveren, of hij moet het hem toekomende hebben ontvangen. Het is dus een „tegelijk oversteken". Tegelijk oversteken kan echter moeilijkheden medebrengen en deze kwestie behoort aldus eene oplossing te vinden, dat de schipper steeds de lossing zal laten beginnen. Vervolgens zal hij zorgen de vracht, of een evenredig deel der vracht, te gaan ontvangen vóór een zoo groot deel der lading is gelost, dat hij met de restant-lading niet meer voor de hem toekomende vrachtpenningen zou zijn gedekt.

Fracht franco Lieferschein.

Deze bepaling vindt in den laatsten tijd drukke toepassing: de schipper ontvangt dientengevolge, eerst na de lossing en nadat hij eerst wederom ter laadplaats terug is, zijn vracht, en wel tegen overlegging van een schriftelijk bewijsstuk, waaruit blijkt dat hij de lading heeft gelost.

De ontvanger is verplicht een uitlossingsbewijs af te geven en wel een „schoonen" Lieferschein, behoudens het geval, waarin op wettelijke wijze vermindering der lading is bewezen of nog volgens de regels der wet een onderzoek gaande is. Zijn deze laatste gevallen niet aanwezig, en weigert de ontvanger niettemin afgifte, dan zal hij bij vonnis daartoe genoodzaakt en bij dat vonnis tevens tot schadevergoeding veroordeeld worden.

Zendt de schipper het bewijsstuk der uitlossing per post over en raakt het op eenigerlei wijze in het ongereede, dan kan daardoor voor hem aanmerke-

lijke schade ontstaan; ook heeft het nazenden van de vracht door den afzender, aan wien het bewijsstuk werd opgezonden, zijne bezwaren.

Een groot bezwaar van deze wijze der vrachtbetaling is vooral, dat de schipper daarbij tegenover financieel zwakke expediteurs nadeel kan lijden, daar hem zijn wettelijk pandrecht op de lading feitelijk van geen nut is. Dat dit niet slechts eene theoretische beschouwing is, blijkt uit de faillissementen van Junkers en Winter, Flaskamp en de N. V. Roland Transport-Mij., alle drie destijds in Rotterdam gevestigde Duitsche ondernemingen, bij wier ondergang de schippers telkens voor naar Duitschland volbrachte reizen vrachtverlies hebben geleden.

Heeft een schipper in het algemeen recht op een voorschot op de vracht, bij vracht „franco tegen ontvangstbewijs" moet dit zeker het geval zijn: de schipper ware immers anders genoodzaakt geruimen tijd de uitgaven voor zijn onderhoud en zijn bedrijf zelf te bekostigen. De schipper is dit niet gewoon; de nieuwe clausule mocht het niet ten gevolge hebben.

Wanneer de schipper de lading franco moet leveren, beduidt dit niet, dat de afzender niets behoeft te betalen: deze blijft, zooals dat normaal het geval is, verplicht de gewone uitgaven na den aanvang der reis als bv. uit- en inklaringskosten te betalen evenals overliggeld ter losplaats. Voor deze vorderingen behoudt de schipper zijn pandrecht op de lading (§ 65 B).

3. Hoe wordt de vracht berekend?

§ 63 B. Wenn die Fracht nach Masz, Gewicht oder Menge der Güter bedungen ist, so ist die Angabe in dem Frachtbriefe oder Ladescheine über Masz, Gewicht oder Menge für die Berechnung der Fracht entscheidend. In Ermangelung einer solchen Angabe ist an-

zunehmen, das Masz, Gewicht oder Menge der abgelieferten und nicht der übernommenen Güter für die Höhe der Fracht entscheiden soll.

Staat de te vervoeren hoeveelheid naar maat, getal of gewicht in den vrachtbrief of in het cognossement vermeld, dan zal over die ingeladen hoeveelheid vracht worden betaald, behoudens het geval van bewezen manco.

Ontbreekt in het cognossement opgave over maat getal of gewicht, dan wordt de vracht naar de uitgeladen hoeveelheid berekend.

Normaal houdt het cognossement opgave van het gewicht in en, zooals § 63 B voor dat geval de berekening der vracht voorschrijft naar het ingenomen gewicht, behoorde ook in Nederland de rechter te beslissen: het feit, dat de ontvanger zonder gebruik te maken van een gerechtelijke expertise de lading ontving, vestigt het vermoeden, dat de schipper richtig uitleverde, heeft alzoo eene omkeering van den bewijslast tengevolge en ontheft den schipper daarvan.

Geen duidelijk wetsvoorschrift in den geest van § 63 geeft in Nederland den rechter betrouwbare leiding; de rechtspraak is ten nadeele van de rechtzoekenden geenszins standvastig. Als voorbeeld van een vonnis, dat in zoover juist is, dat het den schipper, bij vrachtbepaling tegen uitgeleverde maat, ontheft van den bewijslast, indien de lading door den ontvanger zonder protest is ontvangen, verwijs ik naar dat van de Rechtbank te Rotterdam van 7 December 1898 W. 7277.

Bij vervoer van (natte) pulp wordt nooit uitgelost wat werd ingeladen, daar een aanmerkelijke hoeveelheid water tijdens de reis uit de pulp druipt: het is bij pulpvervoer daarom gewoonte geworden de vracht te betalen naar het ingenomen gewicht, hoewel deze

hoeveelheid — door het uitpompen van het durkwater tijdens de reis — nooit wordt uitgelost.

Deze redelijke opvatting is uitdrukkelijk als wetsbepaling in § 65 neergelegd: volle vracht is verschuldigd voor goederen, die tengevolge van hunne natuurlijke geaardheid vergaan of in gewicht verminderd zijn.

Behoeft de wederpartij in het algemeen slechts dan te betalen, wanneer anderzijds aan de overeenkomst is voldaan, § 64 geeft den schipper het recht ook over goederen, die hij niet ter bestemmingsplaats heeft aangebracht, maar die door een ongeval (Unfall) zijn verloren gegaan, vracht te vorderen.

De berekening van deze vracht, distantie-vracht geheeten, geschiedt naar evenredigheid van den afgelegden afstand in verhouding tot het geheele traject, en daarbij moet dan tevens in acht worden genomen de verhouding van gemaakte kosten, gebruikten tijd en gedane moeite voor het niet voleindigde deel der reis tot de gemeenlijk in doorsnee met die reis verbonden kosten.

* * *

Hiermede moge de toelichting op de meest voorkomende Duitsche wetsartikelen, die van toepassing zullen zijn, eindigen en de bespreking der Rijnvaartconditiën voortgezet worden.

Artikel 9.

Indien de overeenkomst de te vervoeren hoeveelheid aanduidt met het woord **circa** *of* **ongeveer** *kan de bevrachter wel* $2^1/_2$ *%* *minder dan de overeengekomen hoeveelheid verladen, doch niet* **meer**, *tenzij de grootte van het schip dit veroorlooft.*

De 5 % speling, die men van bevrachterszijde volgens artikel 8 K. v. K. wenschte, is ingekrompen tot $2^1/_2$ %; dit is eene vrij ruime, maar zonder bezwaar voor de schipperij te aanvaarden bepaling; de Ruhrconditiën houden in art. 2 eene uitlegging van circa van dezelfde strekking in.

Het Wetboek van Koophandel geeft in art. 459 den schipper ten opzichte van de door hem bij de bevrachting op te geven grootte van zijn schip eene speling van $^1/_{40}$ van den inhoud, de Antwerpsche voorwaarden bepalen deze speling zoowel ten voordeele van den schipper als van den bevrachter door in art. 22 te bepalen „dat het woord circa $2^1/_2$ ten honderd min of meer beduidt, naarmate de ruimte van het schip het toelaat."

Het bepalen ten behoeve van den schipper van eene speling ten opzichte van de te laden goederen is feitelijk voor den schipper niet noodig: geeft deze de tonnenmaat van zijn schip volgens meetbrief op — hij moet zorgen, dat die maat ook in den charter wordt vermeld, — dan is hij niet aansprakelijk voor het geval zijn schip de overeengekomen lading niet kan laden.

De schipper is niet bekend met soortelijk gewicht, verpakking en alle verdere bijzonderheden der te vervoeren goederen, de bevrachter wel: is het gecharterde schip voor zijn tonnenmaat een normaal schip, dan zal, indien de stuwage in orde is, de schipper, indien hij laadde wat zijn schip laden kon, aan zijne verplichtingen hebben voldaan (zie art. 10).

Niettemin brengt het laden — al kan het aangenomen kwantum inderdaad worden ingenomen — dikwijls groote moeilijkheden voor den schipper. Als deze laadt aan de boeien, waar het diepe water zelfs bij volkomen stil weer altijd staat te stampen door het jakkeren van het havenbeweeg den ganschen langen dag, dan is het niet zoo gemakkelijk juist te zien, wanneer de ijk aanligt.

Is 't schip te diep geladen, dan zal een ijverige Bakenmeester het aan de ijkplaatjes zien, hij zal tot lichten verplichten; de sleepboot kan wellicht niet wachten en in ieder geval wordt schade geleden.

Uiteraard betracht dus de schipper voorzichtigheid door niet te diep te laden, maar anderzijds let hij er vooral op niet te weinig te laden, want over wat je niet meeneemt, kun je ook geen vracht krijgen!

Het is niet zoo eenvoudig om den gulden middenweg te treffen.

Een boot met 4000 ton erts komt binnen; scheepsruimte wordt er voor aangenomen: een schip van 1000 ton, één van 2000, een van 550 en een van 450, samen 4000 ton: de boot is gedekt: de zeeboot kan zelfs 2½ % meer of minder aanbrengen zonder dat de ontvanger bij de overlading in Rotterdam in moeilijkheden komt, indien slechts ieder rijnschip met nauwkeurigheid het aangenomen kwantum laadt.

Nu berust de actieve zijde van het laden wel geheel bij den bevrachter en hij kan dus gevoeglijk zelf zorgen, dat in ieder rijnschip de juiste hoeveel-

heid wordt gestort. Het ligt aan hemzelf, wanneer in een schip méér wordt geladen. De gevolgen van eventueele slordigheid zijnerzijds ten deze wenscht hij echter zooveel mogelijk van zich af te wentelen en zoo staat nu veelal op de charters dezer rijnschepen:

„Laadt de schipper meer dan het aangenomen kwantum, dan wordt daarover geen vracht betaald."

Een eigenaardige clausule als men weet, dat juist bij erts de belading geschiedt door het eenvoudig storten van het erts in het rijnschip. De bevrachter laadt: de bevrachter weet dus ook heel goed, welke hoeveelheid het zeeschip verlaat; hij behoort te weten, wanneer hij het overladen in dat rijnschip moet staken. De bevrachter bekommert er zich niet om, maar tracht zich voor de gevolgen te dekken.

Indien een der voor dat zeeschip aangenomen schepen te veel erts scheep krijgt en er daardoor niet meer het overeengekomen kwantum voor den laatsten schipper in de zeeboot over is, vordert deze fout-vracht. Om deze vorderingen zooveel mogelijk te beperken dient de clausule, dat over wat de schipper meer laadt dan het aangenomen kwantum, geen vracht zal worden betaald.

Het is nu in de eerste plaats door deze clausule, die hem het teveel geladene voor niets naar Boven laat brengen en hem dus alle belang ontneemt méér te laden dan het bij bevrachtingsovereenkomst aangenomen kwantum, als in de tweede plaats, doordat een over zijn ijk geladen schip, indien een Bakenmeester hetzelve opspeurt, moet lichten, dat een schipper zal trachten het juiste kwantum te laden.

Het te laden kwantum vormt een van de bedrijfsmoeilijkheden: maar het is juist bij moeilijkheden, dat men den vakman leert kennen. Dat is in dit opzicht

de handige expediteur, die onder de telkens wisselende omstandigheden steeds met juistheid vaststelt, hoeveel schepen hij voor de overlading noodig heeft en hoe hij deze schepen bij de overlading heeft te verdeelen. Ook van den schipper wordt vakkennis vereischt. Het zou geheel verkeerd zijn door een of ander beding ook ten voordeele van de schippers een speelruimte te verkrijgen: als dat zoo met alle moeilijkheden ging gebeuren, werd den flinken schipper de mogelijkheid ontnomen boven zijn minder energieken vakgenoot vooruit te komen, men kon een kaailooper uit het doode Veere op een schip zetten.

Nu moet de schipper nog vakman zijn; hij moet in een geval als het bovengenoemde vooral niet te weinig laden, al zoude hij dat gaarne doen om zijn schip bij het vallende water niet te diep te laten liggen.

Laadt hij te weinig dan krijgt de afzender dadelijk verwikkelingen, als de zeeboot geen onderwicht had en 4000 ton aanbracht. Zou de afzender niet dwaas zijn, indien hij daarmede bij een latere bevrachting geen rekening hield? Die schipper moet er de gevolgen maar van ondervinden; die schipper heeft geen zorg gedragen goed te kunnen roeien onder een staand zeiltje.

Het gevolg van het niet laden van het aangenomen kwantum door de eerste rijnschepen is onafwendbaar, dat het laatste rijnschip, dat uit die boot te laden heeft, de daarvoor bestemde hoeveelheid *met* de restladingen zijner voorgangers niet laden kan en dientengevolge onnoodig een vijfde schip voor het overschot in de zeeboot gesteld moet worden.

Is de schipper niet overeengekomen „onder de luiken" een zekere hoeveelheid goederen te vervoeren, dan mag hij niet weigeren deklast te zetten tot zoo hoog of zwaar, als het schip veilig kan voeren.

In de chertepartij wordt het te vervoeren kwantum steeds aangeduid door „circa" daar dit op alle charters gedrukt staat, òf voluit òf „ca".

Nu is het de vraag of de bevrachter alsnog recht heeft dit circa in rekening te brengen, wanneer op dat gedrukte *„ca"*, volgt: „200 tot 250 last".

Zijn de te laden koopmanschappen alzoo opgegeven, dan is de speling tusschen de 200 en 250 last veel grooter dan de $2^1/_2$ %. Men is dan afgeweken van het beding c i r c a en moet, ook al wordt slechts 150 last ingeladen, over 200 last vracht betalen en niet over 200 last min $2^1/_2$ % maakt $187^1/_2$ last, want de speling van $2^1/_2$ % wilde men juist n i e t; wèl de speling van 50 last op de 250, d.w.z. 20 %.

Er moge hier nogmaals gewezen worden op het gevaar voor schade, dat er voor den schipper bestaat in het feit, dat bij het aannemen van ladingen en vooral van houtladingen wel een speling wordt gelaten van 20 tot 40 last in het kwantum der te vervoeren lading.

Vooral bij lage waterstanden komt dit beding steeds ten nadeele van den betrokken schipper uit: de schipper zou slechts het kleinste aangenomen kwantum willen laden, de bevrachter het maximum.

De schipper zal bij vallend water — als het klein water begint te worden, waar wij nu echter in jaren achtereen geen last en dus ook geen voordeel van hebben gehad — wijs doen op den charter te bedingen: „belading, voor zoover de waterstand naar plaats van bestemming dat toelaat"; hij zal in geen geval dieper laden dan de waterstand veroorlooft.

Schepen tot 400 M^3. moeten 5 c.M. minder diep liggen dan de waterstand aangeeft, grootere schepen 10 c.M.

De rivierstand in ons land hangt, behoudens invloed van eb en vloed, geheel af van stijging of daling op de bovenrivieren; de gevolgen van een afwijkenden

waterstand te Keulen zijn na ongeveer drie dagen te Rotterdam en aan den Moerdijk te bemerken. Zoo bij daling als stijging is het een van de verplichtingen van den schipper tegenover zichzelf en tegenover de wereld te toonen, dat hij daarmede volledig rekening houdt, al hebben de zeilen voor de vaart rivieropwaarts afgedaan en doen de sleepbooten tegenwoordig het werk, al spitst de (sleep)schipper zich dus naar den loop der dingen minder op kennis van weer en wind en waterstand.

Hij heeft geen kans meer, dat het St. Elmusvuur bij den wimpel hem parten speelt. De schipper behoeft niet meer uit te rekenen hoeveel later dan normaal op zekeren dag het opsleepen zal aanvangen in verband met de gegevens van eb en vloed — doode tijen — en het nog steeds rijzende water te Keulen, maar hij moge niettemin indachtig zijn, dat niet voor niets, in het vale gebouw met God Mercurius den onbetrouwbare als beschermheer in een buitennis, geregeld op het zwarte bord de val of was in Keulen wordt gemeld en dat anderen die opgaven aandachtig raadplegen. De schipper behoeft ten opzichte van het tijdstip van wegvaren met dien val of was niet zoo zeer rekening te houden, maar in andere opzichten moet hij dat wel degelijk doen; bij het „aannemen van vracht" zal de rivierstand zelfs van overwegenden invloed op het vrachtloon kunnen zijn.

Ook mag een vakman niet denken: als de boot komt, is het tijd genoeg; de ankermotor heeft de ketting vlug genoeg binnen boord en de sleepbootkapitein zal wel weten wanneer het de beste tijd is om van Rotterdam weg te sleepen!

Artikel 10.

De schipper geeft aan den bevrachter op het beladingsvermogen van zijn schip volgens den ijkbrief en kan bij het verschepen van granen nimmer aansprakelijk worden gesteld, dat hij de aangenomen partij niet kan bergen, wanneer het gewicht per hectoliter beneden den normalen stand is, op de Rotterdamsche Beurs aangenomen.

Het hier bedoelde gewicht is voor tarwe 73 K.G., boonen 74 K.G., rogge, grutten, lijnzaad, koolzaad 65 K.G., gerst 56 K.G., haver 45 K.G., boekweit 64 K.G., maïs 68 K.G.

Uit de tegenstelling, dat de schipper niet aansprakelijk is, wanneer bij granen het gewicht beneden het normale is, aangenomen op de Rotterdamsche Beurs, moet men opmaken, dat de schipper inderdaad verantwoordelijk is tegenover den afzender, indien de granen wel het normale gewicht houden. Een algemeene regel omtrent aansprakelijkheid mag echter uit dit artikel niet worden afgeleid. Art. 10 hebben zich de schippers in hun voordeel bedongen (blz. 44); het ontwerp K. v. K. zweeg over deze vraag.

Hun bedoeling is: geef ik het laadvermogen van mijn schip op volgens ijkbrief (meetbrief), dan heb ik het mijne gedaan en moet de bevrachter weten, of hij genoegzaam laadruimte heeft aangenomen voor de te verladen partij.

Te allen overvloede is in art. 10 nog een voorbeeld

genoemd van een geval, waarin de schipper n i e t verantwoordelijk is.

Dat is het eigenaardige van deze Rijnvaartconditiën en zij hebben het gemeen met alle mogelijke oude regelingen van de scheepvaart, dat er alle systeem aan ontbreekt en dat ieder artikel geschreven werd om een bijzonder geval te regelen. Algemeene regels mogen er alleen op worden gebouwd, indien de bepalingen naar den aard van het bedrijf en de opvatting van de betrokkenen er recht toegeven. Alleen hij is dus gerechtigd in deze te beslissen, die het bedrijf door en door kent; alleen hij, die volledige kennis bezit van alle bijomstandigheden, waarin het bijzondere geval tot stand kwam.

Dit geval toont duidelijk, dat ook zonder artikel 10 de schipper in de daar vermelde gevallen niet aansprakelijk is; hoe kan hij weten, wanneer dit niet in den charter staat, dat men zijn schip met in gewicht afwijkende kwaliteit zal beladen? Maar hoe, vraagt men zich af, is dan in dit artikel de door de schipperij voor zich bedongen niet-aansprakelijkheid ontstaan?

Een schipper heeft daaromtrent moeilijkheden gehad, geen procedure, maar slechts last; hij zal de zaak op de eerstvolgende vergadering aan de orde brengen; hij is welbespraakt, schetst zijn leed, de vergadering applaudisseert en aan het begrijpelijk beding, dat de schipper niet aansprakelijk zal zijn, als hij slechts het beladingsvermogen van zijn schip volgens meetbrief opgeeft, wordt, zonder dat de vergadering een oogenblik beseft, dat het vooropgestelde beginsel daardoor gevaar kan lijden, het onnoodige en overbodige aanhangsel aan het principe toegevoegd: art. 10 in zijn huidige gedaante is geboren. Dàt is de gang van zaken, en moet nu aan het toevoegsel in zoo'n artikel ten opzichte van de aansprakelijkheidsleer van den schipper algemeene waarde worden ge-

hecht, zoodat men er analogisch of a contrario uit gaat redeneeren?

Inderdaad niet; de algemeene regel is te vinden in den aanhef van art. 10; de regel, dat de schipper niet aansprakelijk is, indien hij geen onjuiste opgave doet.

Voor het zeerecht regelt art. 459 W. v. K. de aansprakelijkheid van den schipper, indien hij in zijn schip niet kan bergen wat hij ten vervoer heeft aangenomen.

„De vervrachter of de schipper, die het schip als grooter heeft opgegeven dan het is, is gehouden tot eene evenredige vermindering der vrachtpenningen, mitsgaders tot vergoeding der kosten, schade en interessen jegens den bevrachter.

„Wanneer de gedane opgaaf niet meer dan een veertigste gedeelte van den wezenlijken inhoud van het schip verschilt, wordt het verschil in geene aanmerking genomen".

Ieder schipper kent het laadvermogen van zijn schip; geeft hij het onjuist op, welaan hij drage er de gevolgen van; geeft de schipper de grootte van zijn schip eerlijk op, dan is hij verder niet aansprakelijk.

Laadt een schipper in die omstandigheden niet het overeengekomen kwantum, dan zal hij deswege niet aansprakelijk zijn, een vordering tot schadevergoeding tegen hem ingesteld zal schipbreuk lijden. Dit is ook niet meer dan redelijk, daar de positie van partijen bij de overeenkomst toch steeds deze is, dat beide partijen bekend zijn met de grootte van het rijnschip, terwijl de bevrachter de keus van het rijnschip voor de betreffende reis deed en ook alleen de bevrachter bekend is met den bijzonderen aard van de goederen, waarmee hij dat schip zal beladen.

Een vonnis van de Rechtbank te Rotterdam, 2e Kamer van 19 Januari 1910, luidt dan ook:

„Overwegende, dat hieromtrent blijkens de ding-

talen als tusschen partijen vaststaande kan worden aangenomen, dat geïntimeerde zich tegenover appellant had verbonden om in zijn sleepschip „Helvetia V" groot 411 ton over te nemen een lading van circa 125 last Odessahout uit het stoomschip „Graf Titza", welke lading was bestemd naar Dusseldorf terwijl verder was bepaald, dat het schip van geïntimeerde door appellant naar zijne bestemming zoude worden gesleept;

Overwegende, dat verder vaststaat, dat geïntimeerde niet de geheele met gemeld stoomschip aangevoerde partij van circa 125 last in zijn schip heeft opgenomen, terwijl daarbij moet worden aangenomen (zijnde dit toch niet voldoende weersproken) dat in het schip van geïntimeerde de noodige ruimte tot berging van het aangevoerde hout ontbrak;

Overwegende, dat eveneens vaststaat dat het schip van geïntimeerde vervolgens met het ingeladen gedeelte der lading door of namens appellant naar Dusseldorf is gesleept en het overige gedeelte van de gemelde met het stoomschip Titza aangevoerde partij Odessahout met een ander schip naar de bestemmingsplaats is vervoerd;

Overwegende, dat onder deze omstandigheden het feit dat geïntimeerde zich, hoewel hij niet de geheele partij aan boord had, heeft doen opsleepen niet kon beschouwd worden als eene handeling in strijd met de overeenkomst;

Overwegende, dat toch niet is beweerd dat het schip van geïntimeerde kleiner is gebleken dan bij het sluiten der overeenkomst was opgegeven en evenmin dat in dat schip niet is geladen de hoeveelheid hout, die het kon bevatten, terwijl daarentegen niet is weersproken, dat door de opgave van de hoeveelheid te vervoeren hout, zooals in dit geval is geschied, n.l. circa 125 last, de ruimte die dit hout zal blijken in te nemen onzeker blijft en appellant even-

min heeft tegengesproken, dat het bewuste hout door zijn lichtheid een buitengewoon groote ruimte innam;

Overwegende, dat hieruit volgt, dat, terwijl partijen beiden de maat van het schip, waarin de lading moest ingenomen worden, bij het sluiten der overeenkomst hebben gekend en dus ook beiden evenzeer hebben kunnen nagaan hoeveel hout in een schip van 411 ton zoude kunnen geladen worden, niet vaststaat, dat geïntimeerde toen reeds de maat van het door hem in te nemen hout heeft kunnen kennen en hij dus, nu niet is beweerd, dat hij van het aangevoerde hout meer had kunnen inladen dan hij gedaan heeft ook voor de door appellant tengevolge van de grootere afmetingen van het hout geleden schade niet aansprakelijk kan worden gesteld;

Overwegende, dat indien daarentegen zou moeten worden aangenomen, dat het inladen van meerder hout in het schip van geïntimeerde mogelijk was geweest, appellant hem uitdrukkelijk, alvorens hem te doen opsleepen (hetgeen volgens het contract door appellant moest geschieden) deswege had kunnen in verzuim stellen, daar immers in dat geval dat inladen, alvorens het opsleepen aanving, alsnog had kunnen geschieden en, nu hij dit niet gedaan heeft, ook in dat geval het recht mist om schadevergoeding te verlangen wegens wanpraestatie;

Overwegende, dat appellant derhalve met het beroepen vonnis niet is bezwaard en dit zal behooren te worden bevestigd; enz."

Hier moge op de bijzonderheid worden gewezen, dat juist bij ladingen, die ten opzichte van de hoeveelheid welke geladen kan worden, eenige onzekerheid geven, dus bijv. ook bij reizen voor een beurt, veelal de vracht in eens wordt bedongen, bij één stuk geld dus. Laadt de schipper, wat zijn schip laden kan, en

volbrengt hij de reis, dan heeft hij zijnerzijds aan de overeenkomst voldaan en heeft hij recht op het voor die reis in één som ineens overeengekomen vrachtloon. Vrachtvermindering wegens het niet vervoeren van de geheele bij charter overeengekomen hoeveelheid heeft geen plaats; juist wegens de onzekerheid hoeveel zal kunnen worden geladen, bedingt een schipper zich voor de reis een vaste som.

Indien dan ook de Enkelvoudige Kamer van de Arrondissements-Rechtbank te Rotterdam op 23 Mei 1917 als beginsel stelt, dat „er slechts vracht behoeft te worden betaald over inderdaad vervoerd en ter bestemmingsplaats aangebracht goed", dan is dit volkomen onjuist voor het geval, dat de Rechter te beslissen kreeg een geval waarbij de vracht in een som ineens is overeengekomen, de schipper ten opzichte van de geladen hoeveelheid goederen in verband met de grootte van zijn schip geenerlei verwijt treft, en van manco geen sprake is.

Bij vrachtberekening is wel te onderscheiden of de ingeladen goederen behoorlijk ter losplaats zijn aangebracht, of dat na de belading door welke oorzaak ook, manco is ontstaan. Dit laatste geval deed zich nu *niet* voor; evenmin had de schipper zijn schip grooter opgegeven dan het was. De vracht was in een som in ééns overeengekomen en er was dus niet de minste reden voor vrachtvermindering.

Het enkele feit, dat niet geladen wordt, wat te laden is overeengekomen, geeft zelfs in het zeerecht (art. 459) noch recht op vrachtvermindering noch recht op vergoeding van schade wegens het in die omstandigheden niet laden van het aangenomen kwantum.

Vrachtvermindering toe te passen in de binnenvaart, indien de vrachtsom ineens is overeengekomen en de schipper laadt wat zijn schip laden kan, is volslagen onrechtvaardig van algemeen standpunt bezien, maar

ook volslagen fout naar de feitelijke omstandigheden: eenige kennis der bedrijfsomstandigheden doet inzien, dat de schipper met zijn schip van 118 M³ de kabels (een eigenaardige lading — vandaar de som in eens van f 300.—) aannam, omdat hij zeker wilde zijn dat bedrag te besommen: voor f 176.82 had hij een reis van Rotterdam naar verschillende plaatsen achter in Groningen nooit gedaan.

De schipper moet steeds zorgen, dat in den charter wordt opgenomen de grootte van zijn schip volgens meetbrief; voor het zeldzame geval dat zijn schip, wat bouw betreft, afwijkt van gewone schepen van dezelfde grootte, moet hij die afwijkingen ook vermelden, al mag aangenomen worden, dat de schepen der rijnvaart aan den rijnbevrachter bekend zijn, zooals de betrokken scheepsbevrachter de schepen, die meestentijds naar het Noorden of naar België varen, in hun groote verscheidenheid kent.

De door den schipper op te geven grootte van zijn schip moet juist zijn: bij betwisting van de juistheid der volgens meetbrief opgegeven grootte, zullen deskundigen die nader hebben vast te stellen.

Onder grootte van een schip verstaat de wet volgens een arrest van het Gerechtshof te 's-Gravenhage van 8 Januari 1915 (Ned. Jur. 1915, blz. 403) het laadvermogen volgens den laatsten meetbrief, vastgesteld ingevolge het Kon. Besluit van 20 Juli 1899 (Stb. No. 164) houdende bepalingen omtrent de meting van binnenvaartuigen.

Terecht besliste de Hooge Raad op 17 December 1915 (Ned. Jur. 1916 blz. 353) anders; ernstige twijfel was bij den Hoogen Raad gerezen omtrent de ware grootte van het schip, omdat er twee meetbrieven waren, die een aanmerkelijk verschil in grootte aan-

gaven. De Hooge Raad beval toen de grootte van het schip -- waarmede bedoeld wordt het laadvermogen, — alsnog te bewijzen.

Het is, alsof de Hooge Raad bekend is met het feit, dat de internationale meting van binnenvaartuigen ingevolge de op 4 Februari 1899 te Brussel tusschen Nederland, Duitschland, België en Frankrijk gesloten overeenkomst, (Stb. 1899 No. 13) van zeer twijfelachtige waarde is, mede omdat de meting in België niet op die eerlijke en betrouwbare wijze geschiedt, als waarop men recht moest hebben te kunnen rekenen, en ook verder omdat onjuiste opgaven der betrokkenen onzuivere meetbrieven doen ontstaan.

Bij art. 290 Code de Commerce en art. 349 Wetb. 1830 was mede bepaald, dat het verschil tusschen de door den schipper bij de bevrachting opgegeven grootte en hetgeen het schip werkelijk bleek te kunnen laden, in geene aanmerking zou worden genomen voor het geval de opgave overeenkwam met den meetbrief. „Die bepaling is weggelaten, omdat de meetbrief veeltijds onnauwkeurig is, vooral wanneer dezelve in een vreemd land is afgegeven. Onder de tegenwoordige wetgeving derhalve zal de schipper of vervrachter, om een verkeerde opgave der grootte van het schip te rechtvaardigen, zich niet op den meetbrief kunnen beroepen, de schipper voorzeker moet die grootte kennen en kan te dien aanzien geene onkunde voorwenden", zóó luidde de toelichting op art. 459 W. v. K. door de vijf Rechtsgeleerden in hunne uitgave van het Wetboek van Koophandel (1845).

In verband met de te vervoeren aangenomen hoeveelheid, die soms uit verschillende partijen bestaat, wordt van een rijnschip dikwijls eerst het voorste ruim beladen. Nu kan zich het geval voordoen, dat de bevrachter door omstandigheden de lading voor

een of meer andere ruimen niet meer kan verschaffen; het schip moet dus met gedeeltelijke lading de reis aanvaarden, maar het is onbestuurbaar, omdat het slechts gedeeltelijk beladen is. Op wien rust nu de verplichting de lading om te werken, zoodat het schip weer vaarbaar wordt?

Men zou kunnen zeggen op den schipper, omdat deze in het algemeen aansprakelijk is voor de stuwage. Maar in het onderhavige geval komen de kosten niet ten laste van den schipper, want deze mocht redelijkerwijze verwachten, dat ook goederen voor de andere ruimen zouden worden geladen. Immers, de wet voorziet, indien de bevrachter niet het overeengekomen kwantum laadt, de gevolgen daarvan ten opzichte van de vrachtbetaling, uit welke bepaling volgt, dat het laden van de overeengekomen hoeveelheid eene verplichting van den bevrachter is. Komt hij deze verplichting slechts gedeeltelijk na, dan zullen alle gevolgen daarvan ten laste van den inlader zijn; de schipper heeft met mogelijke wanprestatie bij de belading geen rekening te houden.

Artikel 11.

Indien de bevrachter verlangt, dat in de cognossementen een hoogere vracht dan overeengekomen is, wordt vermeld, is de schipper gehouden die in de cognossementen op te nemen.

Hetgeen hij dientengevolge van den ontvanger meer zal ontvangen dan de door hem bedongen vracht zal hij ter keuze van den bevrachter in de bestemmingshaven bij de door den bevrachter aan te wijzen firma deponeeren, of per aangeteekenden brief ten koste en risico van zijn lastgever opzenden, of wel afrekenen bij zijn terugkomst.

Dit is een berucht artikel. Het verslag van de Staats-Commissie voor de Binnenschipperij doet er voor huiveren:

„Een dergelijke bepaling acht de commissie immoreel: een wet zou een dergelijk overeenkomen tusschen schipper en scheepsbevrachter, in bijzondere mate afkeurenswaardig, nooit mogen sanctioneeren."

Men redeneert: de expediteur of bevrachter steekt een hoogere vracht op, dan de schipper bedongen heeft en die men den ontvanger doet betalen; bovendien laat men den schipper als kassier of inkasseerder optreden.

Toch is de zaak niet zoo afkeuringswaardig, als het schijnt; integendeel, er ligt een zekere dwaasheid in, als men den handel geen winst wil gunnen. Waar moest het blijven, wanneer een expediteur dezelfde

vracht (de contractprijs) die hij voor een vervoer op jaarcontract betreffende groote kwantums heeft bedongen, ook in de maanden, waarin veel scheepsruimte beschikbaar en de vracht dus laag is, aan den schipper zou moeten betalen, wanneer mag worden aangenomen, dat die jaarcontracten in ieder geval over de najaarsmaanden voor den expediteur gemeenlijk verlies, althans geen winst opleveren?

Moeten de werkzaamheid en het risico van dezen noodigen tusschenpersoon niet betaald worden?

Werkt hij niet mede tot den bloei van de groote havenstad?

Hij is handelsman en zijn beroep staat op eenzelfde lijn met dat van den schipper. Weet deze tusschenpersoon door zijn werkzaamheden transporten van tienduizenden lasten over Rotterdam naar de Rijn- of Mainhavens af te sluiten: de schipperij zal daarbij gebaat zijn.

En nu de slotsom: is het noodig, dat de ontvanger weet, welk bedrag de expediteur als winst boekt? Wie loopt met zijn winst te koop?

Wordt het geheim niet door een transactie, als in art. 11 bedoeld, bewaard, de bevrachter zal langs andere wegen zijn doel trachten te bereiken.

Hij zal, zooals art. 28 der Antwerpsche voorwaarden hem uitdrukkelijk het recht geeft, een inderdaad niet gegeven voorschot op het cognossement schrijven; hij zal op den charter de clausule plaatsen: vracht franco tegen Lieferschein (uitlossingsbewijs; zie blz. 250).

Heeft deze laatste bepaling voor de schipperij niet nog veel grooter last en arbeid aan?

Hierbij worde nog gewezen op des schippers recht een voorschot op de vracht te ontvangen, wanneer de vracht franco Lieferschein (franco tegen reçu) is bedongen. De wet geeft den schipper dit recht niet,

evenmin wordt hetzelve bij de bevrachtings-overeenkomst bedongen; het is het gebruik in de Rijnvaart, dat het verlangen van den schipper wettigt een voorschot te ontvangen.

Is de vracht niet franco tegen uitlossingsbewijs overeengekomen, dan zal de afzender niettemin bijkans zonder uitzondering een voorschot op de vracht ontvangen: veelal wordt aan den schipper gevraagd, of hij voorschot wenscht.

In België, — de Antwerpsche voorwaarden geven in art. 28 recht op een voorschot tot één derde deel der vracht – wordt van ouds bij charter overeengekomen, welk voorschot de schipper zal ontvangen, maar eveneens ontvangt de schipper, die in Rotterdam op den gebruikelijken binnenlandschen charter werd bevracht, zonder dat daarop omtrent voorschot werd gerept, na belading in België een voorschot.

In de Ruhr, vanwaar het kolenvervoer overheerscht, wordt het inlaadgeld (Einschubegeld) der kolen als bestendig gebruik den schippers als voorschot op het cognossement geschreven. De schipper ontvangt aldaar geregeld voorschot: hem wordt gevraagd, tot welk bedrag hij het wenscht.

Artikel 12.

Indien een schip is aangenomen tot het vervoer van goederen naar Rotterdam, is het aantal losdagen, ook indien het beladen is met steenkolen, cokes, briketten en dergelijke brandstoffen, zooals bepaald is in artikel 4 voor de laaddagen.

Eveneens zijn de bepalingen van de artt. 3, 5, 6 en 8 ook op de lossing te Rotterdam van toepassing.

Steeds heeft men getracht en nog heden tracht men bij het vervoer van steenkolen, cokes, briketten en dergelijke brandstoffen van den Rijn naar Rotterdam een afzonderlijke regeling te verkrijgen, althans afwijkingen te bedingen, omtrent den lostijd te Rotterdam.

Waar de verscheping dier brandstoffen vrijwel in één hand is, zouden dergelijke pogingen kunnen slagen, ware het niet, dat de schipperij zich sterk verzet.

Met dit artikel is bereikt, dat art. 17 K. v. K. terzijde is gesteld en tevens, dat alle berekeningen met „karren" van 1700 K.G. en Engelsche tonnen kolen van 20 Engelsche centenaars (2040 Engl. ℔) of 1016 K.G. in onbruik zijn geraakt.

Dit laatste is geschied, niettegenstaande de Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën niet evenals de Rotterdamsche conditiën voor Binnenlandsche bevrachting (art. 10) uitdrukkelijk voorschrijven, dat het kwantum der te vervoeren goederen zal worden berekend bij lasten van 2000 K.G.

Alle berekeningen geschieden thans ook in de Rijnvaart per last van 2000 K.G. Alleen „werkt" een enkele scheepsbevrachter nog wel bij houtlading met „standaards hout". Is het dan de meest gewone, de Petersburger standaard van 165 kubieke Engelsche voet aan ruimte, of de Engelsche standaard, groot drie load van 50 kubieke Engelsche voet? En wat voor hout is het dan? Is het gezaagd timmerhout, minder dan $1^1/_2$ „duim" (inch) dik, boards (planken)? Is het hout van $1^1/_2$—4 duim dik en minstens 4 duim breed, battens (of wellicht deals) of is het van $4^1/_2$—10 duim dik, balken of wel boven de 10 duim dik vierkant behakte balken?

Is het meer of minder dan 8 „voet" lang, is het eiken, pitchpine, dennen of teakhout? Is het mijnhout en wel als normaal type daarvan klaar gezaagd hout in lengte tot 2.80 M. of behoort het tot het kleine gedeelte mijnhout, dat in de Rijnprovincie en Westfalen wel wordt ingevoerd met een lengte van 8 Meter? Of is het papierhout?

Bevrachtingen uit de Ruhr naar Antwerpen geschieden nog steeds voor de steenkolen per kar.

Dat onze Staat voor te gebruiken maten en gewichten wettelijke bepalingen vaststelde, ondervond de deurwaarder in de volgende zaak, waarin de Kantonrechter te Helder op 2 Januari 1915 vonnis wees.

„In rechte:

Overwegende, dat in het eerste „aangezien" van het onderhavig exploit van dagvaarding het gewicht der lading pulp, die eischer zou hebben aangenomen te vervoeren, wordt gesteld op 241 ton terwijl aldaar, gelijk in het zesde „aangezien" de vrachtprijs wordt berekend naar f 2.50 per last;

Overwegende, dat art. 3 der wet van 7 April 1869 (S. 57), opgevende de maten en gewichten, die bij uitsluiting in het Rijk mogen worden gebezigd, onder deze niet noemt het in de 1e overweging vermelde gewicht „de ton" en evenmin de inhoudsmaat of het gewicht de „last";

Overwegende, dat wel het gebruik van de scheepston als inhoudsmaat van binnenvaartuigen en van zeeschepen, bedoeld bij de in gemeld artikel genoemde maten, geoorloofd blijkt, gelijk eischer daarvan dan ook terecht gebruik maakt in zijn vierde „aangezien", maar dat het hem niet vrijstaat het gewicht de „ton" te bezigen tot vaststelling van het gewicht der lading;

Overwegende, dat uit vorenstaand artikel mede in verband met art. 7 derzelfde wet volgt, dat bij eischers exploit de middelen van eisch op een bij de wet ongeoorloofde wijze zijn weergegeven; het betrekkelijk exploit dan ook moet worden verklaard nietig, als niet bevattende eene opgave van de middelen van eisch gelijk bij art. 5 van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering is voorgeschreven;

Overwegende, dat de kosten van het exploit dienen te komen ten laste van den deurwaarder, die zich gemeld exploit heeft veroorloofd;

Gezien de betrekkelijke wetsartikelen;

Verklaren het exploit van dagvaarding in deze zaak nietig."

Dat het ook anderen dan den deurwaarder wel eens overkomt, dat zij geen rekening houden met wat de wet verbiedt, blijkt uit een vonnis van de Enkelvoudige Kamer van de Arrondissements-Rechtbank te Rotterdam, van 5 Juli 1916, alwaar — terwijl de procureur zich had uitgedrukt, zooals een goed zaakwaarnemer betaamt, — in de rechtsoverwegingen te vinden is:

„Dat de eischer met de gedaagde de gestelde over-

eenkomst van bevrachting heeft gesloten, waarbij hij zich tegenover haar als bevrachter verbond om met zijn schip „Elisabeth" circa 75 *lasten* maniocmeel en 25 *lasten* maniocwortel in te laden te Koog a. d. Zaan en te Amsterdam, naar Emden te vervoeren tegen eene vracht van f 4.— per 2000 K.g.;" enz.

De Rechter deed hier wat verboden is; hij had de hoeveelheid maniocmeel in kilogrammen moeten uitdrukken.

Het moge den Rechter, zich van menschelijke zwakheid bewust, aanleiding geven tot milde opvattingen over hen, die hij te vonnissen heeft!

Artikel 13.

Bij afsluiting van vracht is de bevrachter verplicht charterpartij in duplo op te maken en den schipper één exemplaar ter hand te stellen.

Uit het feit, dat het in 1898 noodig was vast te stellen dat de bevrachtingsovereenkomst in duplo moest worden opgemaakt met één exemplaar voor den schipper, blijkt, dat de toestand wel zeer verbeterd is: bijkans geen bevrachting wordt meer in de Rijnvaart zonder charter afgesloten.

Wij vinden de bevrachting zonder charter bijna nog alleen in de provincie, vooral bij verschepingen van aardappelen, uien en dergelijke landbouwproducten van de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche eilanden, waar alles nog dikwijls in vertrouwen gaat, maar op schade en nadeel voor den schipper uitloopt.

Als een schipper zooveel vertrouwen in de menschheid heeft, dat hij niet zorgt een charter te krijgen, moet hij gelaten de gevolgen dragen en den prijs der branderige blaren.

Zooals gezegd, te Rotterdam geschieden in het algemeen thans alle bevrachtingen op charter, maar gevallen doen zich en in meerdere mate bij de binnenlandsche bevrachting, nog wel voor, dat de charter alleen door den schipper onderteekend wordt: dit geeft min scrupuleuze practizijns, bij de rechtbank geadmitteerd, nog wel eens de gelegenheid een excep-

tie te plaatsen, wanneer een zoodanige charter ten processe wordt overgelegd en dit niettegenstaande dezelve in duplo is opgemaakt door het gebruiken van carbonpapier, waarna het bovenste exemplaar geteekend wordt door den schipper en hem het exemplaar met den doorslag is uitgereikt door den scheepsbevrachter.

Een rechter die van deze feitelijke omstandigheden op de hoogte is, zorgt echter wel, dat die praktizijn geen baat vindt voor zijn client bij de ontkentenis, dat op de voorwaarden in dat *schijnbaar eenzijdige* stuk werd overeengekomen.

Een charter is zonder uitzondering behept met taalfouten en min juiste zinswendingen: het is hier niet de plaats er iets anders over te zeggen dan dit: laat de regeering zorgen, dat ook het kind van den rijnschipper zes jaren lang goed onderwijs krijgt: misschien zal daar ook het gevolg van zijn, dat het voortwoekeren van de tallooze germanismen er door gestuit worde.

Alleen op de spelling van één woord moet nog gewezen worden: op bijkans geen charter is het woord van de wet: chertepartij als hoofd gedrukt: een wonder is dit niet; het woord werd oorspronkelijk met een „a" geschreven en sedert eeuwen werd er de „r" in binnengesmokkeld.

De inhoud van den charter moet volgens het zeerecht bestaan uit:

1. Den naam en de grootte van het schip;
2. Den naam van den schipper;
3. De namen van den vervrachter en bevrachter of inlader;
4. De plaats en den tijd, welke tot lading en lossing bepaald worden;
5. De bedongene vracht;

LOLKE BOEF.
Zwartehondstraat.
Telefoon .

Ligplaats: ....

CHARTERPARTY.

Ik ondergeteekende ....
Schipper van het ijzeren/houten schip ....
groot volgens IJkschaal .... **Tons,**
verklaar voor rekening van ....
te hebben aangenomen het vervoer van ca. .... **Last.** ....
.... **uit s/s** .... **en/of andere schepen en/of v/d. Kade**

en bestemd naar:	*tot de vracht van:*
Emmerich, Grieth, Entenbusch,	f......met......f......met......f......met......lostd.
Rothhäuschen, Rees, Wesel . .	,,...... ,, ...,,...... ,, ...,,...... ,, ... ,,
Walsum, Alsum, Laar, Ruhrort, Homberg, Duisburg, Hochfeld, Rheinhausen, Uerdingen, Crefeldhafen	,,...... ,, ...,,...... ,, ...,,...... ,, ... ,,
Düsseldorf, Heerdt, Neuss, Reisholz	,,...... ,, ...,,...... ,, ...,,...... ,, ... ,,
Benrath, Westdorf, Leverkusen, Mülheim, Köln, Deutz, Porz, Sürth, Wesseling, Bonn, Beuel, Linz, Rheinbrohl	,,...... ,, ...,,...... ,, ...,,...... ,, ... ,,
Andernach, Weisenturm, Neuwied, Mülhofen, Bendorf . .	,,...... ,, ...,,...... ,, ...,,...... ,, ... ,,
Vallendar, Coblenz, Ehrenbreitstein, Nieder- und Oberlahnstein	,,...... ,, ...,,...... ,, ...,,...... ,, ... ,,
St. Goarshausen, Bingen, Mainz, Gustavsburg	,,...... ,, ...,,...... ,, ...,,...... ,, ... ,,
Höchst a/Main, Griesheim, Frankfurt, Offenbach, Asschaffenburg	,,...... ,, ...,,...... ,, ...,,...... ,, ... ,,
Gernsheim, Worms, Walthof, Mannheim, Ludwigshafen, Rheinau	,,...... ,, ...,,...... ,, ...,,...... ,, ... ,,
Maxau, Lauterburg, Carlsruhe, Kehl, Strassburg, Basel . .	,,...... ,, ...,,...... ,, ...,,...... ,, ... ,,

Indien per elevator geladen, onverantwoordelijk voor gewicht.

minus..........Provisie per last van tweeduizend Kilo. De door schipper en bevrachter overeengekomen provisie moet vóór vertrek van den schipper voldaan worden, terwijl mijn schip door den bevrachter naar de bestemming zal worden gesleept.

De schipper is verplicht connossementen te teekenen franco tegen lieferschein.

Deze Charterparty behoudt ook bij overgave van den vrachtbrief hare volle waarde.

En zulks op de **„Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaart-Conditiën".**

Verzekeringsklasse.............................. Duitsche/Hollandsche versluiting ....
Ik verklaar dat mijn schip voor deze goederen geclassificeerd is.

ROTTERDAM, ... **191**

6. De bepaling of de bevrachting is voor het geheele schip of voor een gedeelte;
7. De bedongene schadeloosstelling ter zake van vertraging.

Deze vereischten vindt men begrijpelijkerwijze voor een groot gedeelte in de rijncharters terug.

Vermelding van de plaats van lading ontbreekt meestentijds: Rotterdam wordt alsdan bedoeld.

Veelal ontbreekt opgave van den tijdsduur van laden en lossen: alsdan zijn op de belading de bepalingen van Art. 4 (blz. 99 en v.) van toepassing en op de lossing de bepalingen van het Binnenschiffahrtsgesetz (§ 48, blz. 219).

Aan het vereischte van punt 6 wordt nimmer voldaan.

Omtrent de schadeloosstelling wordt zeer weinig afgeweken van de wettelijke bepalingen en daaromtrent wordt dus niets in den charter vastgelegd.

Bij het hiernevens geplaatste algemeen gebruikelijke formulier der be- en vervrachtingsovereenkomst moge gewezen worden op de eigenaardige wijze van het constateeren dier overeenkomst; dezelve wordt als eenzijdige verklaring opgesteld en de toetreding der wederpartij blijkt alleenlijk door de handteekening van den scheepsbevrachter. „Ik schipper.... van de Thomasina verklaar te hebben aangenomen," maar verder laat het formulier den schipper niet alle noodige verklaringen doen en dus zeggen: ik verklaar de provisie vóór het vertrek te zullen betalen; ik verplicht mij cognossementen franco tegen Lieferschein te teekenen, enz. maar er volgen geheel andere zinswendingen, die niet passen in eene verklaring met acceptatie, maar voorwaarden vormen eener overeenkomst.

Het stuk ware juister opgesteld in den vorm eener overeenkomst, gesloten door middel van een scheepsbevrachter, in welk stuk de verschillende bijbepalingen

gevoeglijk zouden kunnen volgen op de woorden: „op de navolgende voorwaarden".

De reeks in charters gedrukte bedingen maakt, dat er werkelijk van den schipper kennis en inzicht worden vereischt, wil hij zich niet aan meestentijds onnoodige, voor hem bezwarende bepalingen binden. Komen in Rotterdam gemeenlijk slechts enkele bijbepalingen op één charter voor, het zijn de Verpflichtungscheine van Boven, die hoe langer hoe zwarter worden van nevenbepalingen en het is voor de groote kolenexporteurs niet moeilijk bij voortduring weder een of andere nieuwe clausule in den charter te laten drukken ten einde weer zwaarder verplichtingen op den schipper te leggen. Telkens weer wordt de doorhaling van die bepalingen door flinke schippers bedongen; de zwakke broeders werken mede, als de vracht wat stijf begint te worden!

De grootmacht der kolenexporteurs schijnt evenmin als zoovelen om ons heen te begrijpen, dat een onder alle levensomstandigheden loyaal handelen en het steeds een ieder het zijne geven méér voordeel aanbrengt, dan het ontnemen aan de tegenpartij van de haar toekomende rechten.

„'t Komt scherp aen — zegt Verwer, uitg. 1730 blz. 63 — op den text van de Charter-partije: Want alle de geregtigheit hierin plaetse hebbende en bestaet niet anders dan in de explicatie van dat Contract, mitsgaders in de applicatie der Dispositie van Rechten daertoe; in welker ruime strijdbane elk man dan oppast dat hij gaeuw is."

Wat in de chertepartij staat is tusschen partijen wet, daar heeft de rechter houvast aan, voorzooverre hij door kennis van bedrijfsomstandigheden de bedoe ling der clausules begrijpt. Nauwgezet mogen in ieder geval de bewoordingen van dit schriftstuk tusschen

partijen worden nagegaan, vóór zij teekenen, opdat gaeuwheid in der rechten strijdperk niet in praktijk behoeft te worden gebracht; ieder der betrokken partijen wete, dat de bewoordingen van den charter en ook alleen wat in den charter staat de overeenkomst beheerscht.

Komen partijen na het afsluiten van den charter nader overeen, dan moeten zij van die latere bedingen op beide charters aanteekening maken: er moet dan op de chertepartij worden geschreven: op die en die datum nader overeengekomen, dat „.........." en dan volgt wat partijen in aanvulling of in afwijking van de oorspronkelijke overeenkomst wenschten.

Maar al te dikwijls blijken partijen bij het sluiten der vrachtovereenkomst zich niet bewust geweest te zijn, dat al hetgeen zij overeenkwamen in den charter, in het bewijsstuk hunner overeenkomst, moet worden opgenomen, daar na het teekenen daarvan alleen geldt, wat in den charter staat.

Wil een der partijen zich beroepen op wat vóór of bij het tot stand komen der overeenkomst werd afgesproken, hij zal dat niet door getuigen mogen bewijzen en partijen zijn dus tegenover elkaar verplicht alle bedingen in den charter op te nemen.

Het bovenstaande is niet juist; maar er is de rechtspraak van heden mede weergegeven.

Mag in burgerlijke zaken geen bewijs door getuigen geleverd worden tegen of boven den inhoud van de schriftelijke overeenkomst of omtrent hetgeen men vóór, bij, of na het opmaken van de overeenkomst heeft gezegd, in handelszaken is dit wel mogelijk, als maar niet een bepaald middel van bewijs bij uitsluiting is voorgeschreven.

Waar is in art. 748 W. v. K. te vinden, dat voor het recht der rijnvaart de charter als bepaald middel van bewijs bij uitsluiting is voorgeschreven?

partijen [illegible]
gaeuwheid [illegible]
behoeft te [illegible]
tijen wete. [illegible]
ook alleen [illegible]
beheersch[illegible]

Komen [illegible]
nader overeen [illegible]
op beide [illegible]
op de [illegible]
datum nader [illegible]
dan volgt [illegible]
van de [illegible]

Maar al [illegible]
vrachtovereenkomst [illegible]
dat al [illegible]
het bewijs[illegible]
opgenomen. [illegible]
geldt, wat in [illegible] [illegible]et

Wil een [illegible] [illegible]iets
bij het tot stand [illegible] [illegible]acht èn
sproken, hij [illegible] [illegible]e stellen,
en partijen [illegible] [illegible]e scheeps-
dingen in [illegible] [illegible] van alles,

Het boven[illegible] [illegible] in elk geval
spraak van [illegible] [illegible]eden, die het

Mag in [illegible] [illegible]eren zoude kun-
gen geleverd [illegible] [illegible]chipper van bijom-
de schriftelijke [illegible] [illegible] niets te verzwijgen
vóór, bij al [illegible] [illegible]n verzender het geval,
heeft [illegible] [illegible]ormalen prijs een charter
m[illegible]

[illegible]nog verloren worden, dat de
[illegible] dikwijls in moeilijkh[illegible] komt,
[illegible]eden op den ha[illegible] ge-

Moeten rechtsverhoudingen die, in het algemeen en naar omstandheden te toetsen zijn aan het zeerecht zónder dat de omstandigheden daartoe aanleiding geven of redelijkheid het gebiedt, in het dwangbuis van verouderde bewijstheoriën worden gekneld?

Art. 454 beveelt niet, dat er, als een schip voor een willekeurige reis wordt aangenomen, een schriftelijk contract — de chertepartij — moet worden opgemaakt, art. 454 acht dit uitdrukkelijk alleen noodig, als het zal zijn een zeereis. Is een zeeschip dus voor een reis van Rotterdam naar Keulen bevracht, dan behoeft voor die reis van dat zeeschip geen schriftelijk contract van bevrachting gemaakt te worden.

De eisch, dat er een schriftelijk contract moet zijn, is een bijzondere eisch en het artikel dat dezen eisch inhoudt, mag niet in ruime beteekenis worden uitgelegd: aan de vereischten, precies als zij staan in art. 454, moet voldaan zijn, wil men tot de slotsom komen, dat een schriftelijk contract noodig is.

Wij zien dus, dat een schriftelijk contract voor binnenlandsche reizen van zeeschepen *niet* noodig is.

Wat zelfs niet voor een zeeschip wordt gevorderd, behoeft toch waarlijk niet voor een rijnschip te gelden.

Maar al ware dit niet zoo, dan moeten toch de omstandigheden gelijkheid wettigen. Die omstandigheden zijn anders, de personen staan in het algemeen op een ander plan van ontwikkeling.

In de rijnvaart komt zelfs bevrachting zonder charter nog voor, menigmaal wordt de charter niet eens door, noch van wege den bevrachter geteekend. Men handelt als verdoold, indien men voor de rijnvaart met bewijstheoriën van het zeerecht werkt.

Er mag hier nog eens de nadruk op worden gelegd, dat vervrachter en schipper één zijn, dat het in de

binnenvaart gewoonlijk de schipper is, die de overeenkomst sluit en dat het de schipper is, die gerechtigd is tot alle (ook rechts-) handelingen ter zake der bevrachtingsovereenkomst en hare gevolgen. Hij vordert op eigen naam vracht, overliggeld, schadevergoeding wegens oponthoud, foutvracht en wat dies meer zij; hij houdt de overeenkomst van bevrachting voor verbroken, hij sommeert en stelt een der acties in van art. 464 K. Hij doet dit op eigen naam, ook als het schip niet aan hem toebehoort en onbekommerd om de verhouding, waarin hij tot den eigenaar van het schip moge staan. Het bestaan van rekenplicht van den schipper tegenover den eigenaar van het schip doet hier niets af; zoo zijn nu eenmaal de omstandigheden van de binnenvaart, die den schipper in het algemeen volledig zelfstandig doen zijn in tegenstelling met den kapitein, den nautischen leider van 't schip in de zeevaart.

Tenslotte moge hier opgemerkt worden, dat bij het sluiten der bevrachtingsovereenkomst de schipper niets anders overeenkomt, dan zijn schip èn werkkracht èn vakkennis voor een zekere reis beschikbaar te stellen, terwijl daarentegen de bevrachter (en ook de scheepsbevrachter) versierd is met de wetenschap van alles, wat de te vervoeren goederen betreft, en in elk geval volkomen bekend is met de moeilijkheden, die het vervoer der bewuste koopmansgoederen zoude kunnen opleveren: terwijl dus de schipper van bijomstandigheden in het algemeen niets te verzwijgen heeft, is dit dikwijls met den verzender het geval, wil hij tot goedkoopen of normalen prijs een charter in duplo kunnen afsluiten.

Er moet niet uit het oog verloren worden, dat de schipper als vervoerder dikwijls in moeilijkheden komt, ja, hem soms moeilijkheden op den hals worden ge-

schoven, die den afzender en ontvanger betreffen, moeilijkheden, waarvan d e z e zelfs *vooruit* het bestaan kenden, maar het verzwegen. Wordt hiermede bij de berechting van binnenscheepvaartzaken geen rekening gehouden, dan wordt er tusschen deze partijen geen goed recht gesproken.

Bijzondere omstandigheden eischen bijzondere clausules en deze worden door de scheepsbevrachters voor hun principalen bedongen; deze tusschenpersonen in den handel danken hunne positie aan goed handelsinzicht: daartegenover beseffen de schippers niet steeds de bedoeling van de telkens nieuw bedongen condities.

Artikel 14.

Deze conditiën zullen worden aangehaald als: Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën en zijn ter Griffie te Rotterdam gedeponeerd.

Wil men zich in den processe een nauwgezet waarnemer betoonen, dan zal in de bewoordingen bovengesteld, mededeeling worden gedaan in de stukken, dat deze conditiën op de overeenkomst van toepassing zijn.

SLOT.

In deze toelichting tot de Gedeponeerde Rotterdamsche Rijnvaartconditiën heb ik tevens eenig inzicht willen geven in weinig bekende rechtsverhoudingen. De lezer zal ervaren hebben, dat in de Nederlandsche wet de noodige bepalingen voor de rechtsverhoudingen in de binnenvaart ontbreken, zoodat het gansche gebied wordt geregeerd door gewoonte en gebruik, die voor een klein deel zijn vastgelegd in onderlinge overeenkomsten (beursconditiën).

Die overeenkomsten zijn geenszins afdoende en slechts voor een beperkt deel der binnenvaart van nut, daar zij alleen bij bevrachtingen vàn Rotterdam (en vàn Amsterdam) een deel der overeenkomst vormen, niet naar die plaatsen of tusschen andere havens onderling.

Dan mist de scheiding, die de wetgever zich heeft gedacht tusschen de binnenlandsche vaart en de internationale binnenvaart redelijken grondslag.

Door de eeuwen heen is het recht voor wat betreft de handelingen van den schipper van een wijtschip, een smalschip (dit kon de sluizen te Gouda en Sparendam doorvaren), een damlooper (die bij een overtoom overgehaald kon worden), of een Keulsche of beitelaak, die met wijn van buiten de landsgrenzen kwam, niet het recht voor zeeschepen geweest, maar werd het beheerscht door eigen regelingen van de Kooplieden met de Dekens en Hoofdmannen der Gilden, en het sloot zich aan bij de rechtsverhoudingen van het vervoer te land.

Er is tusschen de zeevaart en de binnenvaart

schijnbaar eene innige verwantschap: voor beide is een schip van noode en water om in te varen en zoo is het begrijpelijk, dat men door dien schijn meer gelijkenis heeft meenen te bespeuren, dan er werkelijk te vinden was. Er komt bij, dat door het verkeer in steden als Rotterdam en Amsterdam, waar de hartslag van zeevaart en van binnenvaart klopt, de vaktermen der zeevaart worden overgenomen voor de binnenvaart.

Het bedrijf is echter in aard zoozeer verschillend, dat zelfs de knechts in de binnenvaart niet over gaan naar de zeevaart, noch omgekeerd.

Blijkens de toelichting op het Ontwerp van wet tot herziening van het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel (1907), was een nieuwe wet op de zeevaart naar aller wensch door de veranderde omstandigheden noodig geworden: hoe moet het dan wel met de rechtspositie der binnenschipperij zijn, daar waar men zich een eeuw lang blind tastte in het verouderde zeerecht naar wat nog in het algemeen en naar de omstandigheden als recht zou kunnen gelden?

De binnenvaart wenscht voor zich geen zeerechtelijke bepalingen: zij eischt erkenning op van haar zelfstandige plaats: zij wenscht naar eigen karakter geregeerd te worden.

Men moge door deze toelichting tot besef zijn gekomen, dat één Koninklijk Besluit omtrent de laad- en losdagen en eene niet op de historie steunende verwijzing naar het zeerecht „in het algemeen en naar omstandigheden" krenkend is als rechtsregeling der binnenvaart. Zoo dan zal de weg gebaand zijn tot wat komen moet: een inzichzelf volledige wettelijke regeling van het recht der binnenvaart: een reeks klare artikelen waaruit rechten en plichten duidelijk kunnen zijn aan een ieder.

Noodzakelijk is daarbij, dat die wet geen plaats openlaat voor gebruik en gewoonte: bezwaren zijn daar niet aan verbonden, het Binnenschiffahrtsgesetz, dat op alle punten van eenig belang gewoonterecht uitsloot, bewijst deze mogelijkheid, daar die wet geenerlei moeilijkheden bracht in het bedrijf of aan den handel, maar niet dan groote alom erkende voordeelen, juist door de rechtszekerheid, die er uit voortsproot.

Bijlage A.

ALGEMEENE VOORWAARDEN

ter handelsplaats Antwerpen voor het bevrachten, laden en lossen van Binnenvaartschepen. Gedeponeerd ter Koophandelskamer en van kracht sinds 17 Januari 1906.

Voor de Bevrachting en hare vernietiging.

Art. 1. — De bevrachting wordt bestadigd bij overeenkomst door beide partijen onderteekend. Zij is gesloten onder de aanhangige algemeene voorwaarden, voorbehoudens afwijkende bepalingen.

De bevrachting kommissie bedraagt 5 ten honderd.

Art. 2. — De bevrachting wordt van rechtswege vernietigd, bij kennisgeving aan den schipper binnen de 24 uren;

a) Indien de verzekeraar der lading het schip weigert;

b) Indien het schip zich niet tijdig en ladensgereed bevindt ter aangeduide plaats.

In dit laatste geval zijn de gerezen kosten eveneens als het verschil van vracht ten laste van den te kort blijvende schipper.

c) In geval van verlaten der koopwaar wegens averij, beschadiging of niet gelijkvormigheid.

In dit geval zal den schipper vergoed worden per dap en per ton volgens schema (art. 18), met minimum van een derde der vracht.

d) In geval van zware averij aan het bevrachte schip onder voorbehoud van alle rechten tegen derde personen.

Indien de vernietiging niet is beteekent binst den bepaalden tijd zal de schipper recht hebben op de vergoeding voorzien in art. 18, met minimum van een derde van den vrachtprijs.

Art. 3. — De ligdagen tellen ven den dag na de bevrachting. Zon- en feestdagen uitgezonderd, tenzij de lading dienzelfden dag is begonnen.

Art. 4. — Het schip, bevracht om te varen, zal zonder kosten ter beschikking van den lader geplaatst worden, ter plaats door dezen aangeduid.

Indien het schip daarna moet verhalen, zijn de verhaalkosten ten laste van den lader.

Indien de bevrachting luidt om te laden van meer dan een aangeduid vaartuig, zal den schipper zonder kosten aan ieder vaartuig eenmaal moeten aanleggen.

Art. 5. — Het stouwen der goederen is ten laste van den schipper, uitgezonderd diegenen gemeld in het laatste § van dit artikel voor zooveel de lading maar met eene ploeg geschiedt, wordt er met meer dan eene ploeg geladen zoo moet de lader op zijne kosten de noodige manschappen leveren tot stouwen der koopwaren door de meerdere ploegen gehandteerd. Indien de lading uit stukgoederen bestaat zal de schipper van alle goederen, behalve losse het recht hebben voor elke boventallige ploeg eenen teller aan te stellen ten koste der lading.

De hoeveelheid goederen dagelijks door den schipper te stouwen is onbegrensd, voor zooveel de lading door eene enkele ploeg geschiedt.

Zijn niet door den schipper te stouwen, de volgende goederen: kolen, pitch, ertsen, lood in slakken, geutijzer, ijzeren liggers, riggels, balken, hout, stuk- en zakgoed.

Art. 6. — Voor de volle stortladingen, granen, zaden, drooge groenten en andere, zal de lader aan den schipper op 't einde der lading, het gewicht opgeven bestatigd door gezworen of vrije wegers, volgens gebruik der haven. Deze opname zal dienen tot opmaken der vervoerbrieven.

Art. 7. — Alvorens vervoerbrieven te teekenen of aan te nemen, mag de schipper de overlegging eischen van het tellen, meten en wegen.

Art. 8. — Alle beteekening of protest zal gedaan

worden aan de firma in de bevrachtingsovereenkomst vermeld, of aan den bevrachter indien deze overeenkomst er geene meldt.

Art. 9. — Verandering van bestemming geeft aanleiding tot nieuwe overeenkomst tusschen de kontrakteerende partijen. In geval van betwisting zal artikel 18 toepasselijk zijn.

Art. 10. — De schipper die geene huisvesting in Antwerpen heeft opgegeven is van rechtswege gehuisvest in den handelszetel van den bevrachter door wiens bemiddeling het schip bevracht is.

Art. 11. — Alle mededeelingen zullen geschieden bij aanbevolen brief of per gewone brief afgegeven in bijzijn van twee getuigen.

Van de bevrachting in verblijf.

Art. 12. — Indien het schip zich ter aangeduide plaats bevindt voor de lading, beginnen de verblijfdagen te tellen den dag na de bevrachting, ten zij dien zelfden dag geladen is.

De verblijfdagen eindigen den dag der lossing. Elke begonnen dag geldt als volle dag.

Het verblijf op stroom of reede voor het schip komende uit de dokken begint te loopen den dag zijns uitgangs der dokken en eindigt den dag zijns wederingangs.

De dag begint en eindigt te middernacht.

Art. 13. — Geene vergoeding kan geeischt worden voor het omwerken der koopwaren in het schip.

Art. 14. — Bij waarborg van verblijftijd heeft de lader het recht het schip te lossen, aan te vullen en bij te laden, tot verstrijk van den gewaarborgden tijd.

De verhalingskosten om de eerste ladingsplaats te bereiken zijn ten laste van den schipper. De verdere verhalingskosten zijn ten laste van den lader, a rato van 5 frank per verplaatsing van dok tot dok of van den ouden naar den nieuwen doorsteek.

Art. 15. — Na een verblijf van 60 dagen en mits voorbericht van 15 dagen, heeft den schipper altoos het recht het lossen van het schip te eischen. Het voorbericht zal aan den tusschengeplaatste bevrachter beteekend worden, alsook aan den eigenaar der koopwaar, indien dezes naam gemeld is in de overeenkomst en voor zooveel hij in Antwerpen handelshuisvesting heeft. Indien de lossing op gemeld tijdstip niet geeindigd is heeft hij het recht op toepassing van art. 18 (vergoeding wegens overtijd).

Art. 16. — De volledige afrekening wegens verblijf moet geschieden tusschen den schipper en den bevrachter binst de 48 uren na het lossen.

Zoo dezen tijd overschreden wordt, zijn de bijvoegelijke dagen te vergoeden aan den schipper tot den dag der betaling.

Art. 17. — Het stouwen der lading is voor rekening der koopwaar en de lading moet geschieden zoo spoedig als de lader zal eischen.

Lade- en lostijd, overtijd.

Art. 18. — De tijdruimte voor laden en lossen alsook de vergoedingen wegens overtijd zijn vastgesteld als volgt:

Belgische en Fransch-Belgische binnenvaart.

Tonnemaat.	Laad- of lostijd.	Vergoeding per dag.
Van 25 tot 40 tonnen.	1 dag.	fr. 7.—
41 tot 80 t.	2 dagen.	„ 9.—
81 „ 120 t.	3 „	„ 11.—
120 „ 160 t.	4 „	„ 13.—
161 „ 200 t.	5 „	„ 15.—
201 „ 240 t.	6 „	„ 16.—
241 „ 280 t.	7 „	„ 17.—
281 „ 320 t.	8 „	„ 18.—
321 „ 400 t.	9 „	„ 19.—

Boven de 400 ton een dag voor elke 60 ton meer en 6 centiemen per dag en per ton boven de 400 ton. Bovenstaand tarief is toepasselijk op al de schepen van de Belgische en Fransche vaart.

Belgische-Nederlandsche en Belgische-Rhijnsche binnenvaart.

De voorschriften voor de binnenvaart zijn ook toepasselijk op de Rijnvaart, uitgezonderd art. 18, hetgeen vervangen wordt door de volgende tabel:

Tonnemaat	Laad- of lostijd	Vergoeding per dag
Tot 25 ton	1 dag	fr. 8.—
26 tot 75 t.	2 dagen	„ 12.—
76 „ 100 „	3 „	„ 13.—
101 „ 140 „	4 „	„ 18.—
141 „ 200 „	5 „	„ 21.—
201 „ 250 „	6 „	„ 24.—
251 „ 300 „	7 „	„ 27.—
301 „ 375 „	8 „	„ 30.—
376 „ 450 „	9 „	„ 33.—
451 „ 525 „	10 „	„ 36.—
526 „ 600 „	11 „	„ 39.—
601 „ 700 „	12 „	„ 45.—
701 „ 800 „	13 „	„ 51.—
801 „ 900 „	14 „	„ 57.—
901 „ 1000 „	15 „	„ 63.—
1001 „ 1100 „	16 „	„ 69.—
1101 „ 1200 „	17 „	„ 75.—

Boven de 1200 een dag voor elke 100 meer en 7 centiemen per dag en per ton boven de 1200 ton.

De laad- en lostijd wordt vastgesteld volgens het geladen kwantum, en het liggeld volgens de tonnemaat vermeld op den meetbrief dienend tot het betalen der dok- en vaartrechten.

Rechten en Plichten.

Art. 19. — De schipper is gehouden 's nachts te werken. Deswegen heeft hij recht, buiten de uren van het Tolwezen op: eenen halven dag tot midernacht, en eenen vollen dag voor werk na middernacht.

Art. 20. — Bij bevrachting om te varen, is de schipper gehouden te laden en lossen op reede (Austruweel inbegrepen).

Art. 21. — De schipper mag de lading van zijn schip niet aanvullen zonder toestemming van den eersten bevrachter.

Art. 22. — Het woord circa beduidt $2^1/_2$ ten honderd min of meer, namate de ruimte van het schip toelaat.

Art. 23. — De vervoerbrieven worden den schipper afgeleverd ten laatste 24 uren na het eindigen der lading, Zon- en Feestdagen uitgezonderd. Na deze tijdruimte, kan de schipper overtijd eischen, maar niet de reis beginnen zonder de vervoerbrieven te hebben ontvangen en afgeteekend. Indien de lading uit meervoudige loten bestaat, is de schipper gehouden de vervoerbrieven te teekenen onmiddelijk na het eindigen der lading van ieder lot.

De schipper is gehouden de vervoeroorkonden te teekenen ten kantore van den bevrachter en terzelfder tijd de bevrachtingskommissie te betalen.

Art. 24. — De aflevering der stukgoederen zal geschieden tegen afgifte van ontvangstbewijs den schipper ter hand gesteld bij iedere eisching.

Art. 25. — Voor de stortgoederen is een reisverlies toegestaan van een $^1/_2$ ten honderd, en voor de haver 1 ten honderd.

Art. 26. — De vervoerder is niet verantwoordelijk in geen welkdanig geval van heirkracht, noch voor de gevaren van stroomen en rivieren, diefstal of plundering door gewapende lieden, verliezen of beschadi-

ging veroorzaakt door knaagdieren, ongedierte, door eigen gebrek der koopwaar, uitlekking, roest, braak van koopwaren ingepakt in kisten of pakken, uitwaseming, noch voor de ontvlambare koopwaren en de ontplofbare stoffen. Deze twee laatste soorten moeten bijzonderlijk en schriftelijk bekend gemaakt worden aan den schipper bij de bevrachting.

Art. 27. — De verantwoordelijkheid van den schipper eindigt op het oogenblik van het verlaten der goederen van het schip.

Art. 28. — Een verschot op de vracht is eischbaar maar niet boven het derde van haar bedrag.

Indien de bevrachter ondernemer is van vervoer, is de schipper gehouden het verschil der vracht als voorschot te laten inschrijven op zijnen vervoerbrief en zal de bevrachter gehouden zijn het voorschot den schipper toekomende met dit verschil te vermeerderen.

Art. 29. — Bij overneming van een schip bevracht in verblijf, en of, om te varen heeft de schipper zich te gedragen naar de mededeeling des bevrachters van den overnemer, en de eerste bevrachter zal enkelijk recht hebben tot commissie op het verblijf tot het oogenblik der overneming.

Art. 30. — Mits de hooger gemelde voorbehoudingen is de schipper verantwoordelijk voor de goede aflevering der koopwaren, uitgenomen het geval van bevrachting in verblijf.

Art. 31. — Alle betwisting over de uitvoering der bevrachtingsovereenkomst zal beslist worden door de scheidsmannen voor het scheidsgerecht voor de binnenvaart, te Antwerpen gevestigd in eersten aanleg.

Als model-charter was hieraan toegevoegd:

BEWIJS VAN BEVRACHTING.

Op de algemeene voorwaarden die voorafgaan en op de bijzondere voorwaarden die volgen, is heden bevracht het schip geijkt schipper om te laden waar de koopwaar zich zal bevinden uit stoom- of zeilschip of welk ander schip ook op order van en met bestemming naar tegen een vracht van per 1000 Kilog.

Soort Koopwaar:
Hoeveelheid:
Commissie:

Antwerpen, den

De Inlader, De Scheepsbevrachter, De Schipper.

Bijlage B.

DUISBURG-RUHRORTER BEURS-CONDITIËN VAN 1906.

Art. 1. Indien op den dag van aanmelding van laadgereedheid reeds geladen, of op den dag van losgereedheid reeds gelost wordt, zal die dag voor eerste laad- of losdag geteld worden.

Art. 2. Aangiften van „circa" of „ongeveer", bij de in de charterpartij vermelde te laden hoeveelheid, geven den verzender het recht om tot $2^1/_2$ procent meer of minder in te laden.

Art. 3. Bij het laden alsook bij het lossen worden voor dagwerkuren gerekend de uren van 's morgens 6 tot 's avonds 8. Aanmeldingen van losgereedheid van aankomende schepen moeten door de kantoren tot 's avonds 7 uur aangenomen worden.

Indien niet anders overeengekomen, wordt elke aangebroken nacht voor een dag gerekend.

Wordt bij het nachtladen of -lossen, met berekening van den nacht voor een laad- of losdag, de overeengekomen laad- of lostijd slechts met een halven dag namelijk 7 daguren of 5 nachturen overschreden, dan is daarvoor slechts de helft van het wettelijk overliggeld verschuldigd.

Indien er meerdere lostijden zijn overeengekomen, wordt bij overschrijding van den korteren lostijd niet het voren bedoelde halve liggeld betaald, terwijl alsdan de verhoogde vracht voor den langeren lostijd in werking treedt.

Art. 4. Den schippers van de geladen schepen moeten binnen de 24 uren na het inladen de cognossementen en de andere vereischte papieren ten kantore der verzenders overhandigd worden.

Art. 5. Schepen met vrij sleepen moeten in normale tijdsomstandigheden binnen de 24 uren na de

verklaring van sleepgereedheid aangemaakt en voortgesleept worden. Dezelfde verplichting geldt ook voor de schippers die voor eigen rekening sleepen of zeilen; voor het veroorzaakte oponthoud is de schipper tegenover den sleepreeder, betrekkelijk tegenover den verzender naar verhouding aansprakelijk.

Met de verklaring van sleepgereedheid gelijkstaande wordt geacht de aanmelding door den schipper of door diens lasthebbende, van aankomst van het schip in de havenmonding of op stroom.

Bij geschillen aangaande de beteekenis van de uitdrukking „normale tijdsomstandigheden" alsmede aangaande de uit de vorenstaande bepalingen te herleiden aanspraak op schadevergoeding, onderwerpen de verdrag hebbende partijen zich aan de beslissing van het scheidsgerecht der Beurs hetwelk daarvoor zal aangeroepen worden onder uitsluiting der Rechtbank.

Art. 6. Bij aankomst van schepen onder tolbegeleiding of onder tolversluiting moet onmiddelijk na de aanmelding van het schip de aanvraag voor dadelijke verstrekking van tolopzichters door den ontvanger bij het tolambt, binnen den kantoortijd van dit ambt plaats hebben. Wordt die vraag niet onmiddellijk na de aanmelding van het schip gedaan, dan wordt de aangemelde aankomst in de tolhaven voor losgereedheid beschouwd; in ander geval gaat de lostijd in bij aankomst van het schip op de losplaats.

Art. 7. Bij aanvoering, in de charterpartij of in het cognossement van de woorden:

„Volgens Duisburg-Ruhrorter Beursconditiën van 1906" zijn de vorenstaande bepalingen voor de betreffende reis onbeperkt geldig. Aanvullende overeenkomsten met den schipper zijn toegelaten; deze moeten dan echter door handschrift of door bijzonder in het oog vallende drukletters op de chertepartij of op het cognossement geplaatst worden.

De roozen bloeyen om te pluicken;
Wie tijt heeft, moet zijn tijt gebruicken.

